Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

# МОРСКОЙ ФЛОТ

Орган Министерства морского флота СССР и ЦК профсоюза рабочих морского транспорта

№ 45 (638) год издания 6-й | Среда, 7 июня 1950 г. | ЦЕНА 40 КОП.

СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:



# За чистоту и порядок на судах

Социалистическое соревнование рождает замечательные примеры трудовой инициативы масс. Экипажи многих судов морского флота, преодолевая трудности плавания, по-большевистски борются за высокие производственные показатели. Моряки ускоряют рейсооборачиваемость флота, бдительно несут вахтенную службу, обеспечивают безаварийное плавание судов. Все свои силы и знания моряки направляют на то, чтобы досрочно завершить годовой план перевозок грузов.

Одним из решающих условий высокопроизводительного труда экипажей, как известно, является заботливый уход за оборудованием и механизмами, образцовый порядок и чистота на судне. «Каждый член экипажа,—сказано в Уставе службы на судах морского флота Союза ССР,—обязан заботиться о чистоте тела, опрятности и исправности одежды, о сохранении и укреплении своего здоровья и всемерно способствовать отличному санитарному состоянию судна... Весь экипаж должен выполнять санитарные правила, касающиеся содержания в чистоте судовых помещений, личной гигиены, опрятного содержания коек, белья и одежды».

Устав службы на судах морского флота Союза ССР должен стать непреложным законом жизни моряков, их настольной книгой. Отступление от устава, незначительное нарушение его требований создают неблагоприятную обстановку для работы, отрицательно сказываются на выполнении рейсовых заданий. Уставные правила санитарии и гигиены должны выполняться моряками так же строго и пунктуально, как и все другие служебные обязанности. Это имеет большое значение. Поддержание образцового порядка и чистоты, нетерпимое отношение к неряшливости и расхлябанности воспитывают у моряков любовь к своему судну, приучают их аккуратно и точно работать. А ведь без этого нельзя обеспечить безаварийное плавание, добиться сколько-нибудь хороших производственных успехов.

Начальствующий состав, партийные, комсомольские и профсоюзные организации многих судов настойчиво борются за образцовый порядок и чистоту, за высокую морскую культуру экипажей. Сегодня в газете «Морской флот» печатаются материалы, в которых рассказывается о том, как моряки парохода «Спартак» повседневно решают эту важную задачу. Пароход «Спартак»—старое судно. Но внешний и внутренний вид его не говорит об этом. Палубная команда судна под руководством боцмана тов. Пололяко покрасила корпус и надстройки парохода, отремонтировала палубу, привела в образцовый порядок спасательные средства, противопожарный инвентарь. В служебных помещениях парохода «Спартак», его каютах чисто и уютно. Моряки «Спартака» любят свое судно, поддерживают его в хорошем эксплоатационном состоянии.

Подобных примеров можно привести немало. Однако на флоте нередко встречаются и такие случаи, когда экипажи, проявляя небрежность и беспечность, не заботятся о своих судах, содержат их в антисанитарном состоянии. Об'ясняется это прежде всего забвением уставных требований, плохо поставленной воспитательной работой среди личного состава. Например, так обстоит дело на пароходе «Елец» (Северное пароходство). Здесь совершенно забыли о морской культуре. На этом судне некоторые начальники, да и сам капитан Смирнов считают, что есть уставные требования важные и есть не важные, которыми можно иногда пренебречь. Такая несерьезность, как и следовало ожидать, повлекла за собой плачевные последствия. На пароходе «Елец» сжились с бесхозяйственностью и грязью. На судне не проводятся уборки жилых помещений, койки не заправляются, палубы захламлены, клетневка на стоячем такелаже давно сгнила и пришла в негодность. Все это отрицательно сказывается на производственной работе судна. Крайне плохо на пароходе организована штурманская служба. Вахтенные помощники капитана безграмотно и неряшливо, на обрывках карт, ведут прокладку курса и счисление пути судна. В запущенном состоянии на пароходе находится судовой журнал, записи в нем неполные, правила ведения журнала нарушаются. Капитан Смирнов не подписывает машинный журнал и вахтенный журнал радиостанций.

Разумеется, такое отношение к служебному долгу не может быть терпимо. Надо решительно и настойчиво устранять эти недостатки, неуклонно поднимать морскую культуру экипажей. Успешно решить эту задачу начальствующий состав судов сможет только при условии постоянной и действенной помощи партийных, комсомольских и профсоюзных организаций. Партийно-массовая работа на флоте должна способствовать повышению культуры моряков, воспитывать их в духе строгого соблюдения уставных требований. Прививать экипажам любовь к морю, к родному судну—кровное дело каждой партийной, комсомольской и профсоюзной организации. Забота о судне должна впитаться в кровь моряка, стать его второй натурой. Нельзя терпеть такого положения, когда отдельные моряки бесхозяйственно относятся к судовому имуществу, не берегут народное добро, не создают чистоты и удобств на своем рабочем месте.

В деле борьбы за повышение морской культуры экипажей огромную роль играет шлюпка. Шлюпка — паспорт судна. По состоянию шлюпки, по тому, насколько она опрятна и пригодна к плаванию, можно судить вообще об уровне морской культуры экипажа. Это и понятно. С помощью шлюпки у моряков воспитываются такие высокие качества, как смелость, аккуратность, любовь к морю. Хождение на шлюпке на веслах и под парусом является хорошей спортивной зарядкой. Она, эта зарядка, убивает в человеке вялость и лень, подготавливает его к плодотворной работе. Тем не менее на некоторых судах морского флота значение шлюпки явно недооценивается. Довольно часто на судах можно встретить грязные шлюпки, с густым налетом ржавчины на металлических частях, ободранным корпусом, невымытыми банками. О чем, как не о бесхозяйственности и бескультурье говорят такие факты? В этих «мелочах» коренится большое зло. Отсюда исходят нити к более серьезным упущениям. Поэтому воспитание у моряков любви к шлюпке, к морю и даже к самой морской терминологии не должно выпадать из поля зрения начальствующего состава и в первую очередь старших помощников капитана.

В наведении должного порядка на судне, в укреплении здоровья моряков важную роль играет судовой врач. Он призван осуществлять постоянный контроль за поддержанием санитарного состояния судна, за выполнением членами экипажа требований гигиены и санитарии. Судовой врач должен ежедневно производить осмотр жилых помещений, камбуза и столовой, не допускать, чтобы моряки принимали пищу в каютах. Судовому врачу предоставлены большие права, и он должен их полностью использовать.

В стороне от борьбы за порядок и чистоту на судах не могут остаться и руководители пароходств, морские инспекции и службы портового надзора. Капитаны-наставники и портовые надзиратели каждый раз при посещении того или иного судна должны обращать внимание на то, как моряки соблюдают правила санитарии и гигиены, как они ухаживают за оборудованием и механизмами, в каком порядке содержат жилые помещения, такелаж, шлюпки. Все замеченные недостатки следует немедленно устранять, а виновных в нарушении уставных требований привлекать к ответственности. Только так можно добиться высокой морской культуры экипажей, только так можно создать прочную гарантию безаварийной работы флота.

Задача состоит в том, чтобы каждое судно морского флота радовало глаз, чтобы каждый моряк был опрятным и подтянутым, культурным работником, хорошо знающим морское дело. Надо настойчиво укреплять на флоте трудовую дисциплину, воспитывать у членов судовых экипажей беззаветную любовь к социалистической Родине, к народному добру, прививать им чувство высокой ответственности за порученное дело. Эта многообразная воспитательная работа поможет успешно справиться с производственными задачами, будет способствовать борьбе за досрочное выполнение и перевыполнение планов перевозок грузов.

# Памяти И. В. Мичурина

Коллектив крупнейшего сельскохозяйственного вуза страны — Московской академии имени К. А. Тимирязева отмечает 15-летие со дня смерти великого преобразователя природы Ивана Владимировича Мичурина.

5 июня в Академии открылась научная конференция, посвященная памяти гениального ученого. В Центральной научной библиотеке организована выставка. Среди экспонатов воспроизведено письмо И. В. Мичурина студентам Академии, в котором он призывал тимирязевцев непрестанно вооружаться теоретическими знаниями, вести исследовательскую работу в научных кружках, чтобы научиться «переделать свойства растений в желательном для трудящихся направлении».

В Мичуринск выезжает делегация студентов Академии.

* * *

МИЧУРИНСК, 6 июня. (ТАСС). Десятки тысяч людей прибыли сегодня в Мичуринск из городов и сел Тамбовской области, чтобы почтить память великого преобразователя природы И. В. Мичурина.

В городском театре собралось более тысячи ученых, представителей сельскохозяйственных институтов, общественных организаций, колхозов и совхозов на торжественное заседание, посвященное 15-летию со дня смерти И. В. Мичурина.

В глубине сцены большой портрет И. В. Мичурина в обрамлении живых цветов. На красном полотнище начертаны слова ученого: «Мы не можем ждать милостей от природы; взять их у нее — наша задача».

Собравшиеся единодушно избрали в почетный президиум Политбюро ЦК ВКП(б) во главе с товарищем И. В. Сталиным.

Доклад о жизни и деятельности И. В. Мичурина сделал доктор сельскохозяйственных наук лауреат Сталинской премии П. Н. Яковлев. Рассказав о многолетней работе ученого и его последователей в деле претворения в жизнь принципов самой передовой в мире мичуринской биологической науки, докладчик отметил, что по сравнению с дореволюционным периодом площадь плодовых насаждений в стране увеличилась в 2.500 раз. Сбывается мечта ученого о превращении Родины в цветущий сад!

С большим под'емом участники торжественного заседания послали приветствие товарищу И. В. Сталину.

# Выполнение социалистических обязательств— первейший долг моряков

## Рейсы на сэкономленном топливе

БОРТ ПАРОХОДА «ФИОЛЕТОВ». (По радио). Экипаж судна всемерно борется за досрочное выполнение рейсовых заданий, чтобы доставить сверхплановый груз. Команда парохода «Фиолетов» вызвала на социалистическое соревнование моряков каспийских судов «Свердлов» и «Комсомолец».

Свои социалистические обязательства экипаж выполняет. Майский план перевозок досрочно завершен, и судно дополнительно перевезло сотни тонн груза. По примеру экипажа парохода «Минск» машинная команда неустанно сберегает топливо. В апреле пароход «Фиолетов» работал на сэкономленном топливе одни сутки, а в мае — двое суток.

Недавно, когда судно находилось в порту Бекташ, было получено сообщение о надвигающемся шторме. Неблагоприятные метеорологические условия позволяли судну остаться в порту и переждать бури. Но это привело бы к невыполнению рейсового задания. Было решено отправиться в плавание.

В открытом море ветер усиливался с каждым часом, вскоре он достиг 10 баллов. Пароход испытывал значительный крен. Волны с грохотом обрушивались на судно. Палубная команда во главе с боцманом тов. Бабаевым безукоризненно и смело несла вахту. Когда ударом волны сорвало с креплений шлюпку, то матросы тт. Борисов и Котляр быстро ее закрепили.

Экипаж самоотверженно работал в течение штормового рейса. В порт назначения пароход «Фиолетов» пришел по графику.

## Повышают производительность труда

На Марпосадской судостроительной верфи Министерства морского флота широко развернулось социалистическое соревнование за досрочное выполнение плана 1950 года. В нем участвуют все рабочие и инженерно-технические работники предприятия.

Коллектив судоверфи насчитывает немало рабочих-стахановцев, которые вдвое перевыполняют сменные задания. В кузнечном цехе по-стахановски трудятся комсомольско-молодежные бригады тт. Жидкова и Харитонова. Они не только систематически перевыполняют производственные задания, но и добиваются хорошего качества продукции. В этом цехе все рабочие перевыполняют нормы.

В механическом цехе высокой производительности труда достиг токарь-стахановец тов. Винокуров. Используя каждую минуту рабочего времени для высокопроизводительного труда, тов. Винокуров добился того, что стал выполнять ежедневно более двух норм. Не отстает от него и другой токарь-стахановец, тов. Шарабрин. Две нормы в смену — вот его ежедневные производственные показатели.

Поддерживая почин Лидии Корабельниковой, коллектив судоверфи развернул соревнование за экономию сырья, топлива и материалов. За счет этого судоверфь выпускает дополнительную продукцию.

А. СЕРГЕЕВ.

## Все резервы—на досрочное завершение плана

*Беседа с начальником Латвийского пароходства тов. П. И. СТРУМПЕ*

Вступая в навигацию 1950 года, коллектив Латвийского пароходства решил настойчиво совершенствовать эксплоатационную работу, повышать производительность труда моряков. Мы приняли повышенные социалистические обязательства и решили к 21 июля, ко дню десятилетия советской власти в Латвии, перевезти на 32 проц. грузов больше, чем было перевезено за тот же период прошлого года.

Моряки пароходства включились в борьбу за ускорение рейсооборачиваемости судов, за эффективное использование каждого часа эксплоатационного времени. Выполняя свои обязательства, они активно участвуют в социалистическом соревновании. Многие суда уже добились неплохих производственных показателей. Особенно энергично работают в эту навигацию моряки буксира «Прометей» и лихтера «Вента», совершающие рейсы на регулярной грузовой линии. Стремясь полностью использовать преимущества линейной системы движения флота, экипажи «Прометея» и «Венты» организовали работу по скоростному графику. Эти суда досрочно заканчивают рейсы, перевозят сверхплановый груз. Если проследить за работой буксирного парохода «Прометей» и лихтера «Вента» в течение апреля и мая, то можно убедиться, в какие замечательные дела воплощается стахановская инициатива моряков. В апреле вместо пяти плановых рейсов было сделано семь. Экипажи сэкономили 280 часов эксплоатационного времени.

Экипажи «Прометея» и «Венты» энергично и дружно борются за увеличение скорости буксировки лихтера. Моряки хорошо обслуживают механизмы, по-уставному несут вахтенную службу. В результате скорость буксировки груженого лихтера увеличена в этом году с 7 до 7,5 мили в час.

Творческая инициатива моряков нашла свое выражение и в другом замечательном начинании. Борясь за дальнейшую экономию стояночного времени, экипажи установили крепкую производственную дружбу с коллективами ряда балтийских портов—Калининграда, Лепаи и других. Диспетчерские службы портов заблаговременно получают по радио точную информацию о времени прибытия судов, о количестве и расположении груза в трюмах. Работники причалов имеют возможность тщательно разработать технологическую карту разгрузки, подготовить механизмы. Команда лихтера, в свою очередь, делает все возможное, чтобы ускорить грузовые работы: открывает люки, приводит в рабочее состояние грузовые средства судна.

Творческое содружество моряков и портовиков дает прекрасные производственные результаты. Особенно успешно обрабатывается лихтер в Калининградском порту. При плановой норме стояночного времени 38 часов судно здесь систематически разгружается за 12—17 часов, а в некоторых случаях за 9 часов 30 минут.

Самоотверженно трудится на благо Родины экипаж парохода «Аретуза». Внимательно изучая новаторские методы эксплоатационной работы, внедряя их в повседневную практику, сплоченный коллектив этого судна на-днях досрочно завершил пятилетний план перевозок. В апреле экипаж «Аретузы» вместо намеченных планом шести рейсов сделал одиннадцать. За 20 дней мая судну было запланировано 6 отходов, но благодаря стахановской работе экипажа за этот срок уже было сделано 8 отходов.

Успешно выполняет свои обязательства экипаж парохода «Рязань», которому за хорошую работу в первом квартале присуждены вымпел Министерства морского флота и третья премия. Сейчас моряки этого судна развертывают соревнование за новые производственные результаты. В первой и второй декадах мая «Рязань» шла впереди графика. Рейсовые задания пароход выполняет досрочно.

Сейчас, в решающие дни второго квартала, на судах пароходства все шире развертывается соревнование за досрочное выполнение годового плана.

Борьба судовых команд за увеличение скорости судов уже принесла свои результаты. Средняя эксплоатационная скорость по флоту пароходства в первом квартале составила 180,7 мили в сутки при плане 170 миль.

Моряки Латвийского пароходства горячо откликнулись на обращение экипажа парохода «Минск», который начал борьбу за экономию топлива и смазочных материалов. Благодаря развернувшемуся социалистическому соревнованию уже в апреле пароход «Рязань» работал двое суток на сэкономленном топливе и смазочных материалах, лихтер «Вента» — двое суток, пароходы «Смоленск» и «Стрельна» — 20 часов и т. д.

В прошлом году в нашем пароходстве было положено начало внедрению на судах нерейсового хозрасчета. Впоследствии на некоторых пароходах, как, например, на «Бируте», моряки ввели повахтенный хозрасчет. Этот опыт мы стремимся перенести в практику всех экипажей.

Сейчас мы ставим перед собой задачу—помочь каждой судовой команде разработать стахановский план, который должен представлять собой четкую программу широкого внедрения передовых методов эксплоатации флота.

В настоящее время руководство пароходства и политотдел сосредоточивают внимание коллектива на нерешенных еще задачах, мобилизуют творческую энергию моряков на ликвидацию имеющихся недостатков в работе. Неудовлетворительно проходит в этом году ремонт судов. Это является результатом того, что в судоремонтных мастерских пароходства нет должной четкости в организации труда, ослаблено внимание к вопросам борьбы за качество ремонта. Именно потому коллективом мастерских нарушен срок выхода в плавание парохода «Даугава». Медленными темпами проходит ремонт судна «Турайда». Неотложная задача руководства мастерских (директор тов. Егоров)—исправить создавшееся положение с судоремонтом, вернуть предприятию его былую стахановскую славу.

Моряки Латвийского пароходства полны решимости еще энергичнее бороться за улучшение эксплоатационной работы флота, за укрепление дисциплины и порядка на судах, за высокую культуру в работе.

Один из лучших стахановцев Потийского порта, старший крановщик Г. Александрия. Фото Г. Вуколова.

## В честь сессии Верховного Совета СССР

### В ДАЛЬНЕМ ПЛАВАНИИ

БОРТ ТЕПЛОХОДА «АДМИРАЛ КРЫЛОВ». (По радио). Прошло 76 суток, как наше судно находится в дальнем рейсе.

Экипажу приходится преодолевать много трудностей.

В течение двух месяцев длился переход в тропиках. Требовались выносливость и особое внимание, чтобы обеспечить бесперебойную работу механизмов. С этой задачей машинная команда успешно справилась.

Большая часть пути уже пройдена. Но впереди еще встретятся трудности. Дружная работа экипажа, широко развернувшееся социалистическое соревнование в честь предстоящей сессии Верховного Совета СССР обеспечат выполнение рейса с отличными показателями.

В. ПАШКОВ,
первый помощник капитана.

### ДОСРОЧНО НА 12 ЧАСОВ

НИКОЛАЕВ. (По радио). Отлично несут стахановскую вахту в честь предстоящей сессии Верховного Совета СССР механизаторы Николаевского порта. Досрочно на 12 часов в порту обработан пароход «Ижора». До прихода парохода в порт заранее был подготовлен груз, портальные краны тщательно осмотрены, проверены. Как только пароход ошвартовался, не теряя ни одной минуты, крановщики начали работу.

Крановщики тт. Ивашенко, Агафонова, Герасименко, обеспечивая полную загрузку грейферов, за смену выполнили свою норму на 190 проц. Крановщики второй смены тт. Белова, Соловьев, Кронский выполнили норму на 240 проц.

### НА СТАХАНОВСКОЙ ВАХТЕ

МУРМАНСК. (По радио). Успешно выполняет взятые на себя обязательства коллектив Мурманского порта. Майский план переработки грузов портом выполнен на 121 проц. Механизаторы и оперативные работники порта, внедряя новую технологию, добиваются досрочной обработки судов. Большая половина судов обрабатывается скоростными методами. Работниками порта сэкономлено за месяц около 20 судосуток стояночного времени судов.

Значительных успехов добился коллектив второго района. Перевыполнив месячный план на 27 проц., коллектив этого района уже рапортовал о завершении полугодового плана грузоперевозок. Воодушевленные достигнутым успехом, работники порта стали на стахановскую вахту в честь приближающейся сессии Верховного Совета СССР.

### Передовое судно Азовья

БОРТ ТЕПЛОХОДА «А. ГАЙДАР». (По радио). Экипаж нашего судна в содружестве с работниками портов Жданов, Новороссийск и Поти широко развернул социалистическое соревнование за досрочное выполнение производственных заданий.

Несмотря на тяжелые метеорологические условия, экипаж теплохода сумел перевыполнить план первого квартала. Перевыполнен также и апрельский план перевозок. 20 мая было завершено по всем показателям майское задание.

Моряки борются за досрочное выполнение годового плана.

Капитан теплохода Н. ЕРМОЛЕНКО.

### В рейсе через тропики

БОРТ ПАРОХОДА «ТОМСК». (По радио). Находясь далеко от берегов Родины, экипаж парохода добился выполнения своих социалистических обязательств. Под руководством старшего механика тов. Питерова машинная команда в короткий срок произвела ремонт механизмов.

Несмотря на длительные переходы штормы и тропическую жару, экипаж судна умело сочетает труд с культурным отдыхом. Проводятся коллективная читка газет и журналов, беседы, лекции.

Экипаж парохода обязался увеличить скорость судна на одну милю, сэкономить за рейс 300 тонн топлива и закончить плавание на 10 суток раньше графика.

Капитан парохода А. АСВАТУРОВ.

# *Шире развернем спортивную работу на флоте!*

## Обращение коллектива физкультуры теплохода «Вильнюс» ко всем коллективам физкультуры судов морского флота

Дорогие товарищи!

Выполняя постановление ЦК ВКП(б) о дальнейшем развитии физической культуры и спорта, трудящиеся нашей великой Родины встречают лето 1950 года широким развитием массового физкультурного движения. В предстоящий сезон наши спортсмены должны сделать дальнейший шаг вперед в деле повышения своего мастерства и завоевания новых спортивных достижений.

В нашей стране физическая культура является одним из важных средств коммунистического воспитания трудящихся, улучшения их здоровья и подготовки советского народа к труду и защите социалистической Родины.

Неизмеримо велико значение физической культуры и спорта для моряков. Только физически выносливый и закаленный человек может успешно осваивать морское дело и уметь преодолевать трудности работы на море. Поэтому долгом каждого моряка является быть активным физкультурником, постоянно заботиться о физической тренировке, настойчиво овладевать спортивным мастерством.

В 1949 году физкультурный коллектив нашего судна значительно вырос. Все физкультурники сдали нормы ГТО I ступени, пять лучших спортсменов сдали нормы ГТО II ступени. На теплоходе работают физкультурные секции по плаванию, гребле, шахматам, шашкам, боксу, штанге. Спортивную честь экипажа защищают футбольная и волейбольные команды. Этими секциями и командами руководят инструкторы-общественники.

Всемерное развитие спорта, поддержка инициативы и самодеятельности физкультурников позволили нам завоевать первенство в деле постановки физкультурно-массовой работы среди судов Балтийского пароходства и занять в 1949 году третье место во Всесоюзном смотре-конкурсе ВЦСПС.

В целях дальнейшего развития физкультурно-массовой работы на судне и поднятия спортивного мастерства физкультурников мы решили:

привлечь весь экипаж к занятиям физической культурой и спортом. В секциях плавания и гребли заниматься всем морякам; улучшить работу и увеличить количество занимающихся в секциях бокса, легкой атлетики, гимнастики, волейбола, штанги и шахматно-шашечной секции; кроме того, вновь организовать секции по парусу (морская шлюпка), настольному теннису и городкам;

обеспечить сдачу норм ГТО I ступени всеми моряками нашего судна, ГТО II ступени — 8 физкультурниками и подготовить 10 человек физкультурников III разряда;

в спортивный сезон 1950 года провести судовую спартакиаду по плаванию, гребле, парусу (морская шлюпка), легкой атлетике, волейболу, штанге, шахматам и шашкам;

принять активное участие в общебассейновой спартакиаде по плаванию и гребле, в играх по футболу и волейболу с командами судов Балтийского пароходства;

широко популяризировать спорт среди экипажа нашего теплохода, регулярно проводить физкультурные вечера, на которых демонстрировать выступления лучших физкультурников судна и мастеров спорта Балтийского бассейна.

Мы призываем коллективы физкультуры всех судов морского флота последовать нашему примеру.

**По поручению коллектива физкультуры теплохода «Вильнюс» подписали: капитан ГАВРИЛОВ, первый помощник капитана ТОЛКАЧЕВ, председатель судового комитета САНИН, секретарь комитета ВЛКСМ БУДЫЛКИН, председатель коллектива физкультуры ИГНАШКИН, физкультурники МАРЧЕНКО и БЕЛИКОВ.**

Спортивные соревнования. На снимке: момент шлюпочных гонок в Одесском порту. Фото В. Куц.

ПАРТИЙНАЯ ЖИЗНЬ

# Больше внимания подготовке пропагандистов

Заканчивается учебный год в сети партийного просвещения. В большинстве кружков и политшкол проходят итоговые занятия.

Итоговые занятия во многих кружках и школах показывают высокий уровень политических знаний коммунистов, комсомольцев и беспартийных. Глубокие политические знания слушатели получили в тех кружках и политшколах, которыми руководят хорошо подготовленные пропагандисты, по-партийному относящиеся к порученному делу. Ярким подтверждением этого являются итоги учебы в кружке по изучению «Краткого курса истории ВКП(б)» в управлении Балтийского пароходства. Руководит кружком коммунист тов. Усминский. В этом кружке — 17 слушателей, из них 15 коммунистов. Кружок занимается второй год. К 15 мая в нем закончено изучение всех 12 глав «Краткого курса истории ВКП(б)». Кроме этого, изучены 13-я тема — «Партия большевиков в период Великой Отечественной войны» и 14-я тема — «Партия большевиков в борьбе за восстановление и дальнейшее развитие народного хозяйства СССР после Великой Отечественной войны Советского Союза». В настоящее время в кружке проходят итоговые занятия.

В порядке подготовки к этим занятиям слушатели кружка пожелали прослушать ряд дополнительных лекций. Для них были прочитаны лекции: «Пути перехода от социализма к коммунизму», «Чему учит история ВКП(б)» и другие.

Занятия в этом кружке проходят живо, интересно и на высоком идейном уровне. Руководитель кружка тов. Усминский поделился опытом, как он добился активного участия слушателей в занятиях.

— Первое время, — говорит он, — некоторые слушатели на занятиях вели себя пассивно, а отдельные товарищи иногда не посещали занятий. Но я с первых же дней стал настойчиво добиваться, чтобы слушатели регулярно посещали занятия и внимательно готовились к ним. Я их учил, как правильно конспектировать изучаемый материал, как готовиться к активному участию в развернутой беседе. На протяжении всего учебного года я практиковал отдельные задания слушателям кружка готовить доклады по некоторым вопросам истории ВКП(б). Все это дало свои положительные результаты. Теперь большинство слушателей кружка имеет глубокие знания по истории ВКП(б) и свободно излагает свои мысли на занятиях. Я уверен, что слушатели кружка успешно закончат свою учебу.

К сожалению, далеко не во всех кружках и политшколах этого пароходства так успешно шла партийная учеба. Политотдел пароходства летом и осенью прошлого года не уделял должного внимания подбору и подготовке пропагандистов. И не случайно на ряде судов этого пароходства партийное просвещение организовано плохо, многие кружки и политшколы не закончили изучения программных тем.

Много недостатков в партийном просвещении и в других пароходствах. Особенно неблагополучно с партийной учебой на судах Касптанкера, Рейдтанкера и Камчатско-Чукотского пароходства.

Чтобы в предстоящем учебном году не допустить ошибок текущего года, политорганам и партийным организациям флота уже сейчас надо организовать подготовку пропагандистов. Пора понять непреложную истину, что идейное содержание и высокий теоретический уровень партийной пропаганды определяются в первую очередь составом пропагандистов.

Центральный Комитет ВКП(б) принял специальное постановление о проведении в летнее время 1950 года курсов подготовки пропагандистов. При горкомах партии будут организованы трехмесячные курсы городских пропагандистов без отрыва от производства. Надо добиться того, чтобы береговые организации флота смогли подготовить необходимое количество пропагандистов на этих курсах. При обкомах, крайкомах ВКП(б) и ЦК компартий союзных республик организуются месячные курсы сельских пропагандистов политшкол и кружков с освобождением слушателей на время занятий от основной работы. Политотделам пароходств следует договориться с местными партийными органами о включении на эти курсы необходимого числа пропагандистов с судов флота. Подбор пропагандистов на эти курсы надо проводить тщательно и обдуманно и посылать на учебу лишь тех, кого можно освободить с судов без ущерба для производства.

Понятно, что условия работы на судах флота не позволят обучить большого количества пропагандистов на этих месячных курсах. Политотделам пароходств надо уже сейчас продумать вопрос, каким образом в период летнего перерыва подготовить на семинарах большинство пропагандистов с судов флота. Возможно, что придется провести несколько очередей 5—10-дневных семинаров, на которых необходимо изучить с пропагандистами часть тем из програм политшкол и кружков и прочитать им несколько докладов по методике и организации занятий. В качестве лекторов и руководителей этих семинаров следует привлечь самые квалифицированные силы. Очень важно на семинарах поделиться опытом работы лучших пропагандистов. Они есть во всех пароходствах. Например, в Сахалинском пароходстве большой популярностью пользуется пропагандист кружка по изучению «Краткого курса истории ВКП(б)» тов. Сонько. В Мурманском пароходстве одним из лучших пропагандистов является руководитель кружка по изучению биографии товарища Сталина тов. Павлов. Опыт лучших пропагандистов должен стать достоянием каждого пропагандиста.

Особенно большая и ответственная задача по подготовке пропагандистов к предстоящему учебному году стоит перед вновь организованными политотделами и политчастями таких организаций, как Камчатско-Чукотское и Сочинское пароходства, Касптанкер, Рейдтанкер, Каспморпуть, Реймморпуть, Азовморпуть и Архморпуть. В прошлом году в этих организациях подготовкой пропагандистов занимались очень мало, и не случайно, что здесь в партийном просвещении недостатков больше, чем в других пароходствах.

Политорганы и партийные организации флота имеют все необходимые условия для того, чтобы подобрать квалифицированные кадры пропагандистов и подготовить их в период летних каникул к началу будущего учебного года с тем, чтобы значительно поднять организованность и идейный уровень занятий в сети партийного просвещения на судах флота. Во всех политотделах пароходств теперь есть достаточное количество работников. Во всех пароходствах и во многих морских портах имеются партийные кабинеты. Этим партийным кабинетам за последний год выслано немало политической и художественной литературы. Например, материалы по темам политшкол парткабинеты получили в таком количестве, что их хватит для каждого слушателя политшкол. Все политотделы получили значительные средства для проведения семинаров пропагандистов, агитаторов и других партийных работников.

Долг политорганов и партийных организаций флота — разумно использовать все имеющиеся возможности и организовать подготовку пропагандистов так, чтобы обеспечить успешное проведение нового учебного года в сети партийного просвещения.

**Г. БОРОЗДКИН,**
начальник отдела пропаганды и агитации Политуправления Министерства морского флота.

# УЧЕБА ПРОФСОЮЗНОГО АКТИВА

После отчетно-выборных профсоюзных собраний к руководству судовыми комитетами профсоюза пришли новые кадры, выросшие из числа профсоюзного актива. Нашему бассейновому комитету нужно было позаботиться об учебе этих кадров.

Президиум бассейнового комитета наметил план обучения профсоюзного актива и стал его осуществлять. Уже в первом квартале на курсах и семинарах было обучено 26 председателей судовых комитетов, 20 председателей цеховых и местных комитетов и 15 членов комиссий по заработной плате. Обучение проходило по программам и учебным планам, утвержденным президиумом ВЦСПС.

Бассейновый комитет с большим вниманием относится к подбору лекторов, ибо от их состава в первую очередь зависит качество учебы. К чтению лекций на курсах привлекались высококвалифицированные лекторские силы из Архангельского отделения Всесоюзного общества по распространению политических и научных знаний, областной партийной школы, из лекторской группы обкома ВКП(б) и работники областного совета профсоюзов.

Большой интерес у слушателей вызвала лекция, прочитанная директором областной партийной школы тов. Вологдиным: «Пути постепенного перехода от социализма к коммунизму». Лектор обкома ВКП(б) тов. Артюхов прочел лекцию: «ВКП(б) — вдохновитель и организатор побед социализма в СССР». Несомненную пользу принесли слушателям лекции заведующего кафедрой русского языка областной партийной школы тов. Церковницкого о культуре речи.

Бассейновый комитет поставил задачей, чтобы занятия на курсах и семинарах не только помогали росту теоретических знаний слушателей, но и обогащали их практическими знаниями и опытом профсоюзной работы. Поэтому на курсах председателей судовых комитетов после лекции о культурно-массовой работе на судах слушатель курсов, член судового комитета землечерпательного снаряда «Двина» тов. Хабаров поделился опытом организации художественной самодеятельности. Он рассказал о том, как были созданы на судне и работали в период навигации 1949 г. три кружка художественной самодеятельности. Когда проходили занятия по вопросу организации социалистического соревнования, председатель судового комитета землечерпательного снаряда «Чернышевский» тов. Федосеев поделился опытом организации социалистического соревнования на своем судне.

По такому же принципу, сочетая теоретические и практические занятия, бассейновый комитет организовал в апреле еще три семинара: членов культурно-массовых комиссий, членов комиссий охраны труда и членов советов социального страхования. На этих семинарах обучались 50 человек.

Занявшись всерьез обучением кадров и тщательно продумывая организацию учебного процесса, мы столкнулись с такими вопросами, которые бассейновому комитету решить одному не под силу. Их надо решать Центральному комитету профсоюза. Дело в том, что переподготовка кадров в третьем квартале у нас может затрудниться из-за отсутствия програм для семинаров членов комиссий по рабочему снабжению, по массовому рабочему изобретательству, по заработной плате, а также для семинаров общественных инспекторов. Кроме того, ощущается крайняя необходимость в разработке новых учебных програм для семинаров профсоюзного актива плавающего состава. Все программы, которыми мы сейчас руководствуемся, разработаны секретариатом ВЦСПС в основном для береговых работников, для профактива предприятий и учреждений, и многие специфические условия судна в них не учтены. Ведь нельзя же, предположим, по одной и той же программе проводить занятия на семинарах общественных инспекторов судов и членов комиссий охраны труда заводского комитета.

При разработке новых учебных програм необходимо строить их диференцированно, приспособить их к разному составу слушателей. Зачем, например, на семинаре общественных инспекторов судов в течение восьми часов рассказывать об «устройстве и содержании промышленных предприятий», когда вполне можно за два-три часа рассказать об устройстве и содержании судов. Сокращение часов программы семинара для профсоюзного актива судовых комитетов необходимо еще и в силу специфических условий работы флота. Суда большую часть времени находятся в плавании, стоянки в портах бывают не более 7—10 суток, а учебные программы рассчитаны не менее чем на 20 дней занятий (с учетом проведения без отрыва от производства). На практике это никак не осуществимо. Вот почему Центральному комитету профсоюза надо продумать вопрос о программах для обучения профсоюзного актива судовых комитетов.

**М. ХУДОВИКОВ,**
инструктор Северного бассейнового комитета профсоюза рабочих морского транспорта.

## ПОВЫШАТЬ ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ЗНАНИЯ

ВЛАДИВОСТОК. (Наш корр.). Работники политотдела Дальневосточного пароходства проявляют большой интерес к повышению экономических знаний. В парткабинете организовано чтение курса лекций по вопросам экономики флота. Занятия проводятся каждую неделю. К чтению лекций привлечены руководители планового отдела, службы эксплоатации, морской инспекции. В учебном плане намечен ряд тем по вопросам технической эксплоатации судов, устройства и теории корабля, морского права и другим.

# Зажимщики критики в пароходстве Рейдтанкер

Большевистская партия требует от каждого из нас смелой повседневной критической проверки своей работы. Товарищ Сталин учит, что без самокритики нельзя двигаться вперед, что самокритика нужна нам, как воздух. Руководители пароходства Рейдтанкер, видимо, не понимают этих требований партии. Правда, здесь иногда любят поговорить о пользе критики, но о том, какова цена этим разговорам, можно судить по многочисленным фактам замалчивания критики или прямого ее зажима со стороны руководящих работников пароходства.

Бассейновая газета «Морской рейд» в апреле и мае поместила ряд корреспонденций, критикующих серьезные недостатки в работе службы эксплоатации, механико-судовой службы и других отделов пароходства. Но критика газеты никакого действия не возымела. Начальники отделов при попустительстве начальника пароходства тов. Федорова не сочли нужным даже ответить на большинство выступлений газеты.

Впрочем, когда 20 мая «Морской рейд» опубликовал корреспонденцию «Нельзя мириться с нарушением графика движения флота», тов. Федоров вызвал редактора газеты тов. Дубровскую и недвусмысленно упрекнул ее в том, что критика в газете нервирует начальника службы эксплоатации тов. Цыганова, подрывает его авторитет.

Чувствуя поддержку начальника пароходства, начальник службы эксплоатации тов. Цыганов совсем распоясался. После каждого появления в печати критической корреспонденции о службе эксплоатации ее автор или подозреваемый в соавторстве работник надолго попадает в немилость у начальства. 31 мая в редакцию «Морского рейда» пришел инженер службы эксплоатации тов. Сальников. Он убедительно просил имеющиеся в редакции корреспонденции не публиковать за его подписью, так как в отместку за критику его одолели мелочными придирками.

— Надо поменьше болтать с корреспондентами газет, тогда и хлопот меньше будет, — внушает своим подчиненным тов. Цыганов.

Впрочем, тов. Цыганов без всякого стеснения иногда высказывается еще более определенно. На одном из диспетчерских совещаний он, как обычно, оправдывался, сваливая вину за недостатки, зависящие от службы эксплоатации, на работников механико-судовой службы, отдела снабжения и многих других. Кто-то скромно попытался ему возразить:

— Позвольте! Ведь в нарушении графика движения флота виноваты мы сами, диспетчерский аппарат. Вот пример...

— Никаких примеров! — грубо оборвал Цыганов выступающего.

— Вы нам не указывайте! Наши недостатки вас не касаются, — перебивая Цыганова, закричал главный диспетчер тов. Кинянин.

Так проходит почти каждое диспетчерское совещание. Цыганов всех распекает, а присутствующие вынуждены слушать его бездоказательные обвинения. Вместо делового анализа работы и практических выводов составляются канцелярские протоколы.

На одном из последних производственных совещаний тов. Цыганов под давлением общественности все же вынужден был поставить на обсуждение несколько критических корреспонденций, опубликованных в «Морском рейде». После ряда обычных отнирательств руководителям службы эксплоатации пришлось признать критику правильной. Это записали в констатирующей части решения. Но, когда дело дошло до выводов, тов. Цыганов и заместитель начальника пароходства тов. Скрозников призадумались. Обойти молчанием факты вопиющих безобразий в работе диспетчерской — значит дать повод к различным кривотолкам. Поставить вопрос о наказании виновников непроизводительных простоев флота — чего доброго они могут обидеться. Над этим вопросом долго ломали голову руководители пароходства и решили произвести ряд перемещений виновных лиц с одной на другую равноценную работу. Получилось так, как будто бы меры приняты. Можно даже при случае сказать о том или ином провинившемся работнике, что он освобожден от занимаемой должности.

Впрочем, в это решение был внесен еще такой пункт: «Предложить главному диспетчеру тов. Киняпину запретить вверенному ему диспетчерскому аппарату никаких справок никому кроме руководства пароходства не давать». Сей «мудрости» этого решения многие сразу не поняли. Ее «оценили» только впоследствии. Сотрудники газеты «Морской рейд» больше не смогли получить от работников службы эксплоатации ни одной нужной им справки. Попробуйте, мол, теперь покритикуйте!

«Находчивость» тов. Скрозникова, настоявшего на утверждении такого решения, встретила одобрение и со стороны тов. Федорова. 29 мая сотрудник редакции газеты «Морской рейд» тов. Матросов зашел в диспетчерскую для выполнения поручения редакции.

— Что вам здесь нужно? — повышенным тоном спросил его находившийся в диспетчерской тов. Федоров. — Вам сюда вход запрещен.

Все попытки редакции получить в этот день нужные ей сведения не увенчались успехом.

24 мая в «Морском флоте» была опубликована передовая «Выше темпы нефтеперевозок на Каспии». В тот же день «Известия» опубликовали статью своего специального корреспондента из Баку — «Танкеры простаивают на рейде». В этих статьях критиковались серьезные недостатки в работе пароходства и его службы эксплоатации в особенности. 29 мая в пароходстве созвали совещание начальствующего состава, на котором обсуждались статьи «Известий» и «Морского флота». Однако совещание не было подготовлено. Тов. Федоров наспех прочел собравшимся корреспонденцию, опубликованную в «Известиях», но не стал читать передовую «Морского флота», сославшись на недостаток времени. Между тем газета была только что получена, и большинство присутствующих, в том числе все эксплоатационные работники, ее еще не читали.

Тов. Цыганов, как обычно, выступил на совещании с «обстоятельным опровержением». Он не только отрицал все факты, но и огульно обвинил газеты в том, что они своей критикой только мешают работать, отрывая его от дела для различного рода об'яснений. Не отличались самокритичностью и некоторые другие выступления. Начальник морской инспекции тов. Данильченко, например, безапелляционно заявил:

— Мы работаем очень неплохо, но нам мешают метеорологические условия.

Характерно, что эти несправедливые и глубоко ошибочные выступления не получили правильной оценки и отпора со стороны руководителей пароходства. Тов. Скрозников, ведающий вопросами эксплоатации, даже не счел нужным выступить на совещании.

Несмотря на все попытки отвести критику, совещание начальствующего состава приняло решение, признающее выступления «Известий» и «Морского флота» правильными. Однако и это совещание лишний раз показало, как неправильно и болезненно воспринимают в пароходстве критику и не способствуют ее развитию. Здесь не учат людей пользоваться оружием большевистской критики, критики смелой и принципиальной, критики не взирая на лица.

Это и порождает серьезные недостатки в работе пароходства Рейдтанкер.

**К. ШИРОКОВ.**

# *Великий русский ученый*

## К 15-летию со дня смерти И. В. Мичурина

Всякий, кто бывал в Мичуринске (бывшем городе Козлове), мог прочитать на пьедестале памятника Ивану Владимировичу Мичурину гордые и прекрасные слова гениального русского ученого:

«Человек может и должен создавать новые формы растений лучше природы».

Эти слова могут служить девизом всей удивительной и героической жизни ученого.

Великий революционер в науке, ученый-новатор, И. В. Мичурин был всю свою долгую жизнь страстным борцом против рутины, старых, укоренившихся суждений и косности. Когда вдумываешься и вглядываешься в жизнь И. В. Мичурина, больше всего поражаешься той непреклонной настойчивости, долготерпению и оптимизму, с которыми великий ученый стремился к своей научной цели, казавшейся фантастичной ученым «корифеям» старой России. Сколько было неудач и разочарований, особенно в начале пути ученого! Сколько было экспериментов, которые, казалось, ни к чему не приводили! Сколько бед и катастроф обрушивалось на «зеленую лабораторию» Мичурина, когда после долголетнего труда, бессонных ночей, горьких лишений ему приходилось все создавать сначала. Но Мичурин не сдавался. «Надо бороться тем энергичнее, чем больше неудачи» — это было правилом Мичурина, правилом, которое помогает нам понять, как, несмотря на огромные лишения, одиночество и беды, выпавшие на долю ученого в дореволюционное время, Мичурин все же совершил свой гигантский научный подвиг.

«Вся дорога моя до революции была выстлана осмеянием, пренебрежением, забвением», — с горечью писал Мичурин. И это было так.

Вышедший из среды мелкопоместных, разорившихся дворян, Мичурин даже не смог получить не только высшего, но и среднего образования. Семнадцатилетним юношей ему пришлось покинуть родной город Пронск и уехать в Козлов, где он поступил конторщиком на железнодорожную станцию. Именно этому небольшому городку Тамбовской губернии суждено было прогреметь на весь мир благодаря смелым экспериментам великого ученого и много лет спустя, еще при жизни И. В. Мичурина, получить его имя.

В 1874 году, когда Мичурину было всего 19 лет, он женился, приобрел спустя некоторое время крошечный клочок земли и заложил на нем питомник. Служба в конторе была необходима для того, чтобы существовать; оплачивалась она нищенски — 12 руб. 50 копеек в месяц. Но всю душу молодой Мичурин вкладывал в свой питомник, поставив перед собой смелую задачу — продвинуть южные, наиболее ценные сорта плодовых культур на север, заставить их расти и плодоносить не только на теплом благодатном юге, но и в условиях средней полосы России. Обновление русского плодоводства, обогащение его новыми сортами плодов — вот та высокая цель, которая рисовалась молодому Мичурину.

Последовали годы упорных научных поисков, тяжелых трудов, неудач и блестящих открытий, взлетов и крушений. Работая железнодорожным служащим, а потом часовым мастером, Мичурин жертвует всем, чтобы только отложить из своего ничтожного заработка часть средств на расширение питомника. Он несколько раз меняет место питомника, пока в нескольких километрах от города, около слободы Турмасово, не приобретает более или менее устраивающий его участок. Сколько трудов и лишений стоило Мичурину и его семье превратить этот пустырь в очаровательный зеленый уголок, вырастить здесь гибридные сорта яблонь, слив, груш, вишен, ягодников, засадить его цветами. И все же спустя почти двенадцать лет, когда Мичурин пришел к выводу, что тучная черноземная почва Турмасова слишком изнеживает гибриды и снижает их холодостойкость, он не останавливается перед тем, чтобы бросить Турмасово, сломать свой домик и строить свою зеленую лабораторию заново, на другом месте! Это новое место он выбрал в дельте реки Лесной Воронеж, где и были потом осуществлены самые смелые замыслы ученого.



*Иван Владимирович Мичурин*

Мичурин не сразу пришел к своему чудодейственному методу скрещивания южных плодовых растений с далекими им холодостойкими сортами севера и средней полосы. Он начал с простой акклиматизации южных сортов. Но эта акклиматизация ему ничего не дала — растения большей частью погибали. Тогда он попробовал постепенно приучать южные растения к северу, применив так называемый метод ступенчатого осеверения. Он переселяет ростовский абрикос на триста километров севернее Ростова, а потом продвигает его еще дальше к северу. Но метод постепенного, ступенчатого осеверения южных растений не мог дать многого. И Мичурин применил скрещивание культур, применил его по-своему, став подлинным преобразователем природы, творцом новых форм растений. Разработав метод отдаленной гибридизации, пользуясь так называемым методом ментора (воспитателя), методом вегетативной гибридизации, гениальный ученый создал более 300 сортов растений.

Научное значение открытий и учения И. В. Мичурина было огромным. Слава о Мичурине-новаторе и его необычайных экспериментах уже гремела за пределами России. И все же Мичурин был попрежнему одиноким. Научные «авторитеты» того времени, близкие к царскому департаменту земледелия, не признавали Мичурина. Ученые-консерваторы его третировали.

«Мне пришлось в течение 33 лет корпеть над жалкими по размерам клочками земли, — не без горечи и досады писал ученый, — отказывая себе в самом необходимом, пришлось дрожать за каждый затраченный на дело грош, стараясь, как бы скорее возвратить, выбить этот грош, чтобы на следующий год была бы возможность воспитать хотя бы кое-как, «с грехом пополам» еще лишний десяток сеянцев, уничтожая иногда, скрепя сердце, ценные экземпляры лишь потому, что нет свободного места для других растений».

А в это время гибридные растения, выращенные Мичуриным, уже находили свое распространение во многих странах мира, в частности в США. Популярность Мичурина особенно выросла после 1897 года, когда в Канаде прокатилась жестокая волна холодов. Во время этих небывалых холодов в Канаде погибли все сорта вишни, кроме одного: это была Плодородная Мичурина, вывезенная из долины реки Лесной Воронеж. «Достопочтеннейший сэр, — писали некоторое время спустя фермеры Канады со своего с'езда русскому ученому. — Вы спасли вишню для садов Канады. В истекшую зиму страшные, семидесятиградусные морозы загубили в наших садах все вишни без исключения, кроме носящих ваше уважаемое имя... Это, повидимому, лучшая вишня мира по холодостойкости, по выносливости».

Американские коммерческие круги неоднократно пытались переманить Мичурина в Америку. За пять лет до Октябрьской революции Мичурин получил официальное предложение от департамента земледелия США покинуть Россию и переселиться в Америку.

Перечисляя предлагаемые ученому условия, американцы не скупились. Мичурину были обещаны обширные плантации в любых широтах. На плантациях ученый мог завести любые лаборатории, которые он захотел бы иметь. В собственное владение ему предоставлялся пароход. Жалование устанавливалось в 8.000 долларов.

Мичурин решительно отказался от этого предложения. Продать за восемь тысяч долларов годового жалования, за пароход дело всей своей жизни, чтобы им воспользовались американские бизнесмены? Нет, на это русский ученый-патриот не мог пойти. Он справедливо полагал, что результаты его работ имеют огромное экономическое и научное значение и поэтому ими в первую очередь должна воспользоваться его Родина, его народ. Мичурин никуда не поехал. Он остался в Козлове.

И Родина, став свободной, оценила это.

Мичурину было 62 года, когда свершилась Великая Октябрьская социалистическая революция. Но именно с этого момента и начались для Мичурина подлинно триумфальные годы. Иначе нельзя назвать этот последний период жизни Мичурина, как годами почета, годами всенародного чествования и признания великого ученого. Советское государство окружает Мичурина и его знаменитый, единственный в мире питомник величайшей заботой. Работами Мичурина глубоко интересовался В. И. Ленин.

В 1925 году вся советская страна чествует И. В. Мичурина, торжественно отмечая его семидесятилетие и полувековую научную деятельность. Ученого награждают орденом Ленина, и это награждение опять выливается в широкое торжество.

Город Козлов переименовывается в город Мичуринск. Здесь возникает целый комплекс зеленых лабораторий научно-исследовательских институтов, станций, школ, опытных участков. Престарелый ученый увидел полное осуществление своей мечты.

В 1934 г. в один из осенних дней улицы города Мичуринска заполнили колонны демонстрантов. Но это была не та демонстрация, которая обычно происходила в октябрьские или майские дни. Десятки тысяч рабочих и колхозников Мичуринского района собрались на площади и улицы города, чтобы еще раз приветствовать своего знаменитого соотечественника и поздравить по случаю его восьмидесятилетия. На юбилейные торжества прибыли гости со всех концов страны. Мичурин был до глубины души потрясен этим зрелищем народной любви и народного признания его трудов. Это был подлинный апофеоз его жизни.

В дни своего последнего юбилея выдающийся русский ученый получил приветственную телеграмму товарища Сталина.

С тех пор прошел небольшой срок, и то, над чем более полувека назад в полном одиночестве трудился скромный молодой селекционер, сейчас движут вперед сотни тысяч его последователей.

Учение Мичурина является самым передовым, материалистическим направлением в биологической науке. В основе этого учения лежит активное, творческое начало. Реакционные ученые вейсманисты и морганисты утверждают, что свойства наследственности организмов независимы от условий жизни, от внешней среды. Мичуринское учение и мичуринская практика наголову разбивают это лживое утверждение. Внешняя среда, условия жизни, учит Мичурин, способны порождать новые свойства в организме, которые потом приобретают наследственный характер. Именно это и дает в руки человека ключ к преобразованию природы, к изменению организмов. Изменяя условия жизни, управляя их воздействием на организм, человек «перестраивает» последний так, как ему это выгодно. «При вмешательстве человека, — учит Мичурин, — является возможным вынудить каждую форму животного или растения более быстро изменяться и притом в сторону, желательную человеку. Для человека открывается обширное поле самой полезной для него деятельности».

Историческая сессия Всесоюзной Академии сельскохозяйственных наук имени Ленина, происходившая в августе 1948 года, продемонстрировала полную победу передового мичуринского направления в советской биологической науке. Успешно развиваемое советскими учеными и в первую очередь таким выдающимся продолжателем дела Мичурина, как Т. Д. Лысенко, мичуринское учение приобретает все более могучую действенную силу, обращенную на благо нашей Родины, на счастье людей.

Мичурин — один из гениальных представителей нашего народа, нашей советской науки, и мы по праву гордимся им.

**В. ВЛАДИМИРОВ.**

# БЕРЕЧЬ И ЛЮБИТЬ РОДНОЕ СУДНО

## Экипаж парохода „Спартак" строго выполняет требования Устава

*Устав службы на судах морского флота Союза ССР обязывает каждого моряка соблюдать безукоризненную чистоту на судне, опрятно содержать свое рабочее место и каюту, по-хозяйски относиться к доверенным ему механизмам и инвентарю. Все члены экипажа должны повседневно бороться за отличное санитарное состояние судна.*

*Эту задачу правильно понял и успешно решает экипаж парохода «Спартак». Развертывая соревнование за ускорение оборачиваемости судна и достижение высоких показателей в работе, моряки уделяют большое внимание вопросам повышения производственной культуры, настойчиво борются за наведение чистоты и порядка на палубе, в помещениях. Эти вопросы постоянно находятся в центре внимания партийной, комсомольской и профсоюзной организаций. Начальствующий состав судна воспитывает членов команды в духе высокой требовательности и непримиримости к недостаткам в организации службы.*

*Ниже мы помещаем рассказы моряков парохода «Спартак». Они делятся своим опытом борьбы за порядок и чистоту на судне.*

## За высокую морскую культуру

Когда опытный моряк приходит на незнакомый пароход, он внимательно присматривается к внешнему виду судна, и в зависимости от этого у него складывается определенное впечатление об экипаже. Если аккуратно выкрашены корпус и надстройки, в чистоте и порядке содержатся палуба, спасательные средства, противопожарный инвентарь, если опрятно в каютах, сразу чувствуешь, что моряки любят и берегут свое судно. Можно поручиться, что и работа идет у них успешно.

Хороший внешний вид судна, чистота помещений, аккуратность и подтянутость самих членов экипажа являются важными элементами морской культуры. Недаром этому уделено большое внимание в Уставе службы на судах морского флота Союза ССР. Параграф 429 устава гласит: «Все лица судового экипажа обязаны соблюдать безукоризненную чистоту на судне».

Организуя работу палубной команды парохода «Спартак», я добиваюсь неуклонного выполнения этого требования устава каждым моряком. Мы внимательно следим за состоянием судна и стараемся своевременно производить посильный для нас ремонт. Ремонтные работы в жилых помещениях, как правило, мы выполняем своими силами.

Пароход у нас старый, он требует капитального ремонта. В штормовую погоду и сильный дождь минувшей весной сквозь палубу иногда просачивалась вода. Осматривая носовые и кормовые помещения, я заметил в них сырость. Нужно было принять меры, чтобы улучшить жилищные условия моряков, предупредить порчу помещений. Мы решили настлать дополнительную палубу. Сказано — сделано! Матросы энергично принялись за дело и хорошо его выполнили. В жилых помещениях носовой и кормовой частей судна стало сухо, теплее. Теперь я могу с полным основанием требовать от моряков, чтобы они поддерживали здесь порядок и чистоту.

Палубная команда регулярно следит за состоянием спасательных средств, постоянно содержит их в готовности. Совершая утренний обход судна, я лично проверяю каждую шлюпку, осматриваю шлюп-тали, паруса. Не так давно мы отремонтировали все спасательные боты. В ясную погоду мы просушиваем паруса, тщательно протираем банки, очищаем от налета ржавчины металлические части шлюпок.

В начале своей службы на пароходе «Спартак» я обратил внимание на то, что в шлюпках находились в открытом состоянии шлюп-тали. Поэтому нет ничего удивительного в том, что в шлюп-талях накоплялся мусор. Чтобы избежать этого, мы изготовили ящики для шлюп-талей. С бесхозяйственностью и грязью на судне покончено раз и навсегда.

В эту навигацию мы совершали преимущественно небольшие переходы. Пароход по нескольку раз в месяц стоял под грузовыми операциями. Во время погрузки и выгрузки загрязняется палуба. Труднее становится поддерживать чистоту в помещениях. Однако команда поставила перед собой задачу так организовать свою работу, чтобы частые стоянки в портах под грузовыми операциями не отражались на санитарном состоянии судна. Мы взяли себе за правило после окончания приемки груза скатывать водой палубу и надстройки, производить тщательную уборку помещений.

Воспитывая у членов экипажа привычку к порядку, мы пресекаем проявления неаккуратности, разгильдяйства. Начальствующий состав не оставляет без внимания даже незначительные с виду проступки, повышает требовательность к членам экипажа. Теперь у нас никто из моряков не позволит себе бросить на палубе окурок или прийти в рабочем платье в столовую.

Молодым членам экипажа мы неустанно раз'ясняем, что судно — это наш дом. Здесь мы работаем, учимся, проводим часы своего досуга. Прямой долг каждого моряка — бороться за то, чтобы на пароходе было чисто, уютно, чтобы день ото дня улучшались условия труда и отдыха экипажа. Постоянная раз'яснительная работа помогла нам усилить ответственность каждого моряка за чистоту своего рабочего места, за безукоризненный порядок в каютах и других помещениях. Подводя итоги социалистического соревнования, мы всесторонне проверяем работу вахт и отдельных моряков, обращаем внимание на то, как они выполняют свои обязательства по борьбе за чистоту.

Среди членов палубной команды особенно выделяются своей стахановской работой, энергичным участием в борьбе за высокое санитарное состояние судна матросы-комсомольцы тт. Лебедев, Васильев, Бублицкий, Логинов. Они отлично выполняют самые разнообразные судовые работы, упорно совершенствуют свои знания, по-хозяйски относятся к народному добру. Когда нужно произвести покраску помещений или отремонтировать такелаж, стахановцы не жалеют сил и труда, чтобы закончить задание как можно скорее и лучше. Желая видеть судно в образцовом порядке, моряки трудятся старательно, с большой любовью к своему делу и обычно сдают работы только с оценкой «отлично».

Чтобы добиться безукоризненной чистоты на судне, на мой взгляд, необходимо энергичное участие в этом деле всех без исключения членов экипажа. Требования устава должны стать правилом поведения для каждого моряка. За это мы и боремся в повседневной своей работе. Каждое утро на судне производится проверка санитарного состояния кают, камбуза, столовой и других помещений. Уборка в кают-компании и столовой заканчивается ко времени подачи завтрака. После обеда и ужина также производится уборка. Не допускается прием пищи в каютах.

Кроме ежедневных уборок, мы регулярно, не реже одного раза в месяц, проводим санитарный аврал, в котором принимают участие все моряки. В эти дни производятся полная уборка и мытье судовых помещений. Матрацы, подушки, одеяла и верхнее платье на время уборки выносятся на палубу и чистятся. В каютах регулярно, не реже чем раз в декаду, меняется постельное белье.

Воспитывая моряков в духе непримиримости к недостаткам, мы будем и впредь бороться за высокую культуру в работе, за безупречную чистоту на судне. Это — первейшая обязанность экипажа, дело нашей чести.

**П. ПОДОЛЯКО,**
боцман парохода «Спартак».

## Залог успешной работы

Следуя примеру моряков парохода «Воронеж», машинная команда нашего судна активно включилась в соревнование за увеличение скорости парохода. Машинисты, кочегары, механики приняли повышенные социалистические обязательства и активно их выполняют. Борясь за отличную судовую вахту, члены экипажа строго выполняют Правила технической эксплоатации и неукоснительно соблюдают уставные требования.

При оценке работы вахт особое внимание обращается на то, как моряки выполняют требования устава в части соблюдения чистоты в машинном и котельном отделениях. Чтобы повысить действенность соревнования, мы закрепили каждый механизм за определенным членом экипажа. На механизмах прикреплены таблички с указанием фамилии моряка, отвечающего за их чистоту. Таким образом, когда обнаружится какой-либо недосмотр, есть с кого спрашивать.

Обслуживание и уход за главной машиной хорошо наладил старший машинист тов. Огарелков. За отличную работу его имя занесено на доску почета пароходства. За чистоту и порядок другого об'екта — динамо и рулевой машины — отвечает машинист первого класса тов. Беляков. Он также является одним из лучших стахановцев судна, победителем в соревновании по профессиям. Присмотр за системой парового отопления осуществляет машинист тов. Зубарев.

Большое внимание мы уделяем борьбе за чистоту рабочего места в котельном отделении. Понятно, что когда рабочее место кочегара содержится чисто, опрятно, то возрастает и производительность труда моряка. Стремясь улучшить условия работы кочегаров, мы систематически, не реже чем один раз в месяц, скатываем горячей водой котлы и помещение котельной. Перед тем как сдать вахту, каждый кочегар наводит чистоту и порядок в своем заведывании.

Как только судно прибывает в порт и машина заканчивает работу, моряки скатывают ее горячей мыльной водой, промывают механизмы. Каждая деталь затем тщательно протирается. Это является не только предпосылкой безотказной работы судовой установки, но и позволяет нам добиться удлинения срока службы деталей.

Машинная команда хорошо изучила доверенную ей технику, из года в год улучшает эффективность работы судовой установки. В декабре прошлого года, когда пароход «Спартак» вышел из Мурманска, он имел среднюю скорость 7,6 мили в час. Осуществив ряд теплотехнических мероприятий, улучшив обслуживание механизмов, мы в мае этого года довели скорость судна до 9 миль в час.

Моряк, который аккуратен в работе, строго соблюдает чистоту, обычно бывает и бережлив. Мы с каждым днем все больше повышаем требовательность к машинистам и кочегарам, учим их бережливости. Соревнование вахт проходит под лозунгом: «Обеспечить высокую скорость судна и в то же время добиться экономии топлива, смазочных и других материалов».

Благодаря постоянной раз'яснительной работе, которую ведет среди молодежи начальствующий состав, большинство моряков воспитало в себе качества, необходимые для стахановской работы: упорство в труде, бережливость и аккуратность. Особенным уважением пользуется среди членов экипажа молодой кочегар тов. Румянцев. Всегда подтянутый, аккуратный, он работает исключительно старательно, заботится о том, чтобы не пропал напрасно ни один килограмм топлива. Его рабочее место может служить образцом чистоты и порядка. Недаром, когда вахту несет тов. Румянцев, всегда ровно держится на марке пар, судно имеет большую экономию топлива.

Стахановскую работу молодого кочегара наши агитаторы ставят в пример другим морякам, воспитывают у них привычку к чистоте, к порядку.

В заключение мне хочется сказать об одном существенном недостатке, который затрудняет борьбу команды парохода «Спартак» за высокую культуру в работе. Крайне неудовлетворительно поставлено дело снабжения судна материалами. Вот уже полгода «Спартак» не был в Мурманске, а мы за это время никаких материалов не получили. Между тем пароход заходил в ряд портов, в частности в Калининградский и Таллинский. При желании работники управления пароходства могли бы своевременно обеспечить нас всем необходимым. Пока же мы ощущаем недостаток в электроматериалах, набивке прокладочных и обтирочных материалах. Экипаж надеется, что руководители Мурманского пароходства в дальнейшем будут проявлять большую заботу о наших нуждах.

**Н. ДОБРОВ,**
второй механик парохода «Спартак».

## Инициатива молодежи

Наш экипаж по праву называют молодежным. Большинство членов машинной и палубной команд — недавние воспитанники мореходных школ, члены ВЛКСМ. Комсомольцы являются энергичными помощниками партийной организации в борьбе за выполнение плана перевозок. Они выступают застрельщиками ценных начинаний, активно участвуют в социалистическом соревновании экипажа.

Моряки парохода «Спартак» горячо поддержали инициативу экипажа теплохода «Кафур Мамедов», который начал борьбу за отличные судовые вахты. Вопрос об организации соревнования за отличные судовые вахты обсуждался на комсомольском собрании нашего парохода.

Обсуждая задачи экипажа в борьбе за улучшение качественных показателей работы судна, комсомольцы решили активно бороться за чистоту и порядок на пароходе. Минувшей весной судно совершало целпродолжительные рейсы, перевозило цемент, зерно и другие сыпучие грузы. Создалась угроза загрязнения судна, ухудшения санитарного состояния его помещений.

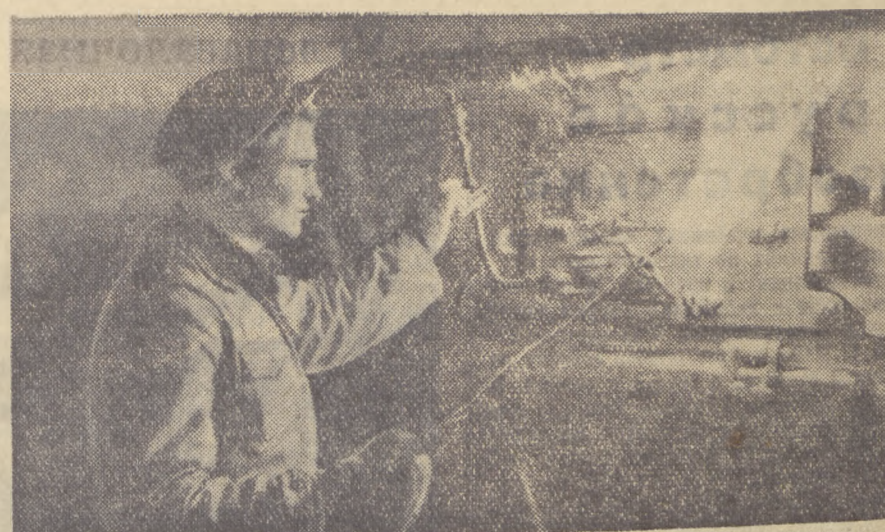
Комсомольцы, конечно, не могли этого допустить. Мы решили поставить борьбу за чистоту и порядок под контроль общественности. По этим вопросам провели ряд бесед агитаторы. Стенная газета в каждом номере помещала материалы о передовых людях экипажа, которые образцово содержат свое рабочее место, каюту. В стенгазете часто появлялись и критические заметки, бичующие непорядки, критикующие неряx, нарушителей дисциплины.

Работа экипажа по наведению чистоты на судне не осталась без следа. Об этом свидетельствуют записи в санитарном журнале, где неоднократно отмечалось хорошее санитарное состояние парохода.

Однако моряки парохода «Спартак» ни в какой мере не склонны успокаиваться на этом. Мы хотим видеть свое судно еще более культурным и знаем, что для этого нам придется еще много и упорно поработать.

Все, что от нас зависит, мы сделаем. Но кое в чем экипажу нужна серьезная помощь. Руководители Мурманского пароходства никак не желают согласиться с нами, что на судне необходимо сменить палубу в кормовом помещении. Выполнить эту работу своими силами мы не в состоянии, а в план ремонта переборка палубы почему-то не включается. Надо полагать, что руководители пароходства все же не оставят без внимания справедливое требование экипажа и помогут произвести переборку палубы в кормовом помещении. Это необходимо для дальнейшего улучшения санитарного состояния судна и условий жизни экипажа.

**А. КОРОЛЕВ,**
секретарь комсомольской организации парохода «Спартак».



Лучший кочегар парохода «Академик Павлов» комсомолец Николай Кравченко.
Фото Л. Лопаткина.

## Навести порядок в снабжении флота

### О СВОИХ И «НЕ СВОИХ» СУДАХ

Схема снабжения пароходств Министерством морского флота не сложна. В августе в главк обычно подаются заявки на необходимое количество топлива, смазочных масел и других материалов. В ноябре эти заявки уточняются на основе квартального плана. Остается ждать уведомления о разнарядках.

Обычно ожидают их очень долго. Разнарядку на шкентельные и швартовые тросы ждали в Северном пароходстве, например, полгода. Долго в пароходстве не получали патентованной набивки со свинцом. Мощные морские буксиры пароходства не имеют запасных буксирных тросов.

Очень часто заготовительная контора получает не те материалы, которые она требовала и которые ей были занаряжены. В феврале в пароходстве получены дымогарные трубки не того размера, который был нужен. В этом же месяце получено 280 килограммов негодного паранита. Так создаются неликвиды, омертвляются средства.

Отсутствие нужных материалов ведет к простоям судов. 20 дней стоял в Туапсе, ожидая бухту манильского троса, пароход «Арктика». Пароход «Лахта» простаивал в ожидании люкового брезента. Таких примеров можно привести много.

Заготовительные конторы пароходства обязаны снабжать суда всеми необходимыми материалами без всяких ссылок на порт их приписки. Так ли это происходит на деле? Каждое пароходство планирует материалы только для своих судов. Поэтому происходят ненужные переброски материалов из одного бассейна в другой ко времени прихода судна в тот или иной порт. Балтийское пароходство направляет, например, вагонами материалы на Черное море. Северное пароходство отправляет материалы из Архангельска в Мурманск и на Балтику. Даже метлы, песок и цемент направляются из Архангельска в Мурманск и другие пункты. Грузы идут большой скоростью. Загружается транспорт, расходуются огромные государственные средства. За пересылку по железной дороге в Мурманск 20 метел Северное пароходство уплатило свыше 250 рублей, не считая их стоимости (15 рублей обошлась одна метла!). Об этих фактах знают, но принимают их как неизбежное зло.

Бывает и так. Экипаж теплохода «Волга» получил указание взять груз для Поти. На следующий день приходит новое распоряжение — брать груз для Новороссийска. Пароход «Кировоград» должен был выйти из одного порта в Одессу, а в самый момент выхода его неожиданно направили в Поти. Где теперь этим судам получать снабжение? Ведь материалы пароходством направлены в другие порты! Вопрос разрешают очень просто. Пароходу «Кировоград» предлагают следовать в Одессу, а теплоходу «Волга» идти из Новороссийска в Батуми. И это из-за одной только тонны смазочных масел и 4—5 тонн автола. Других дел для судов в этих портах нет.

Приведем еще один пример. Пароход «С. Халтурин» 7 февраля вышел из Поти в Батуми, хотя должен был идти под погрузку в Новороссийск. И только потому, что ему нужно было взять 1.670 килограммов масел, пароход прошел лишних 62 мили, израсходовал на это 8 тонн угля и потерял на переходе свыше 10 часов эксплоатационного времени. Виной всему негодная система организации снабжения флота.

Каждый порт должен иметь достаточное количество материалов и снабжать ими суда всех пароходств. Это станет возможным лишь при организации бассейновых снабженческих контор.

Пора, давно пора навести порядок в вопросах снабжения флота.

**М. НИКОЛАЕВ,**
**Б. МОЛЧАНОВ.**

АРХАНГЕЛЬСК.

## Тт. Чуйко и Кулик не распространяют стахановского опыта

В борьбе за досрочную погрузку и разгрузку судов важную роль играют механизаторы. Они должны максимально облегчить труд грузчиков, обеспечить безотказную работу под'емно-транспортных механизмов. В связи с этим большое значение приобретает распространение опыта старшего механика Ленинградского порта Константина Шарапова. Надо добиться, чтобы этот передовой опыт обслуживания механизмов прочно вошел в жизнь коллективов портов.

Метод работы Константина Шарапова способствует борьбе за длительную работу механизмов без вывода из эксплоатации, за содержание их в отличном техническом состоянии путем заботливого ухода, профилактических осмотров.

Прошло уже около года с тех пор, как ленинградские портовики обратились ко всем крановщикам и механизаторам морских портов с призывом широко распространить метод работы Константина Шарапова. Однако этот метод до сегодняшнего дня не стал еще достоянием механизаторов Владивостокского порта. Работники отдела механизации порта и в первую очередь начальник отдела тов. Чуйко, старший инженер по ремонту тов. Кулик остались в стороне от этого важного дела. Они не разработали до сих пор реальных мероприятий, которые способствовали бы внедрению в производство метода ремонта механизмов без вывода их из эксплоатации.

Ремонт механизмов в нашем порту производится по-старинке. Сроки ремонта механизмов, как правило, не выдерживаются. Приведем некоторые примеры. Портальный электрический кран № 41 по графику намечалось поставить в ремонт 11 апреля, а к 10 мая ремонтные работы по этому крану следовало уже закончить. Фактически кран был выведен из эксплоатации и поставлен в ремонт 20 апреля. Кран ремонтируется по сегодняшний день. Причина столь длительного ремонта заключается в том, что работы, которые необходимо было заранее выполнить (изготовление подсекторного, секторного и промежуточных валов, вала поворота кабины крана, пальцев балластного ящика, тяги и пятки стрелы балансира балластного ящика и другие), проводятся в процессе ремонта крана. Это увеличило срок ремонта механизма не менее чем в два раза. Необходимо отметить, что заблаговременное изготовление указанных деталей без особых затруднений можно было осуществить своими силами, используя метод Константина Шарапова.

Дизельный портальный кран № 30 по графику должен был пройти текущий ремонт с 21 марта по 10 апреля. Фактически кран был выведен из эксплоатации 7 февраля и простоял в ремонте по 20 апреля, то-есть свыше двух месяцев. Задержка крана в ремонте произошла потому, что только в процессе работ выявилась необходимость среднего ремонта дизеля. Еще один пример. Железнодорожный паровой кран № 9 по графику следовало поставить на текущий ремонт 21 января со сроком окончания работы к 10 февраля. Но вопреки графику кран был выведен из эксплоатации только 21 апреля, и работа была окончена 19 мая. Уже из приведенных примеров видно, что механизмы, как правило, простаивают в ремонте гораздо больше запланированного по графику времени, что график по сути дела является не чем иным, как пустой бумажкой. Исключительно из-за отсутствия строгого планирования ремонта механизмов только за 1949 год расход государственных средств на ремонт механизмов превысил запланированную сумму на 370 тысяч рублей.

Все это говорит о том, что борьба за экономию денежных средств и обеспечение бесперебойной работы механизмов выпала из поля зрения работников отдела механизации и его руководителей тт. Чуйко и Кулик.

Казалось бы, что значительный перерасход средств на ремонт механизмов, систематическое нарушение графика работ должны были заставить отдел механизации принять конкретные меры к устранению существующих недостатков. Однако ничего подобного не случилось. Ныне ремонт механизмов также выполняется прежним порядком, с теми же большими затратами средств. Так, за первый квартал текущего года уже израсходовано на ремонт механизмов свыше 400 тысяч рублей.

Работники отдела механизации, и в частности тов. Кулик, который обязан заниматься разработкой мероприятий, обеспечивающих применение передовых методов ремонта механизмов без вывода их из эксплоатации, отказались от борьбы за внедрение новаторского почина тов. Шарапова. В механических мастерских порта не налажено изготовление однотипных деталей механизмов. Отдел механизации не проявляет инициативы в деле организации стахановских школ крановщиков.

Среди руководителей отдела механизации порта существует мнение, что внедрение метода тов. Шарапова во Владивостокском порту «слишком затруднительно», ибо порт работает круглый год без перерыва. Говоря о достижениях ленинградских механизаторов, здесь ссылаются на то, что там эти достижения якобы стали возможны «из-за закрытия в Ленинграде навигации на зимний период». Подобные рассуждения в корне неверны. Несмотря на круглогодовую работу, у владивостокских механизаторов имеются огромнейшие возможности для ремонта механизмов без вывода их из эксплоатации. Обратимся к некоторым цифрам. В 1949 году использование механизмов по времени составило 21,9 проц., а в первом квартале текущего года — 19,6 проц. Это значит, что у механизаторов Владивостокского порта имеется достаточно времени для ремонта механизмов. Дело вовсе не в «специфике», не в дальневосточных «особенностях», дело в самих руководителях.

Владивостокский порт располагает мощным коллективом высококвалифицированных механизаторов, умеющих отлично работать, не раз показывавших образцы труда. Далеко за пределами края известны имена крановщиков тт. Сухотеплова, Шпиталя, Глебова, которые систематически выполняют по две и более норм выработки, механиков тт. Чулкова, Свиоктик и других, которые ремонтируют механизмы в процессе их эксплоатации.

Механизаторы стремятся работать более производительно. Помочь им овладеть методами Константина Шарапова — первейшая обязанность руководителей порта.

**Н. АМЕЛИН,**
старший инженер Владивостокского порта по изобретательству и рационализации.

# Новую технику—на службу судовождению

Наша отечественная техника сделала большие успехи в создании современных приборов судовождения. Морские суда вооружаются электрорадионавигационными приборами, являющимися образцами современной техники.

Повышение безопасности плавания и культуры судовождения на основе достижений современной техники и технически грамотной эксплоатации новых электрорадионавигационных приборов является главнейшей задачей штурманов морского флота.

Во время рейсов в условиях плохой видимости и отсутствия навигационного ограждения, при плавании по счислению, такие приборы, как гирокомпас, эхолот, электролаг, радиопеленгатор и другие, незаменимы. Их показания являются наиболее надежными для определения места судна в море.

Качество работы этих приборов, возможность получить от них все, что они могут дать, а также умение правильно использовать их при различной навигационной обстановке зависят в основном от знания штурманами их устройства и правил эксплоатации.

Электрорадионавигационное оборудование, поступающее для оснащения судов морского флота, отвечает требованиям современной навигации и по отзывам судоводителей, имеющих большой опыт их эксплоатации, работает надежно. Однако наряду с этим еще некоторые штурманы недооценивают роль и значение современных средств судовождения. Эти судоводители предпочитают старые навигационные приборы. Такие ошибочные взгляды рождаются в тех пароходствах и на тех судах, где современную технику еще недостаточно изучили и не приобрели опыта в обращении с ней.

### Умело пользоваться электроприборами

На тех судах, где штурманы постоянно заботятся о электрорадионавигационных приборах, они работают безотказно и являются верными помощниками в судовождении. Так, капитан тов. Гогитидзе, пользуясь гирокомпасом, радиопеленгатором и эхолотом, уверенно водил турбоэлектроход «Вячеслав Молотов» во время тумана.

Частые осенние туманы в Азовском море крайне осложняют рейсы судов на скоростной регулярной линии Поти — Жданов. Только благодаря умелому использованию судоводителями радиопеленгаторов движение судов здесь не прекращается. Штурманы теплохода «Дон» при отсутствии видимости, ориентируясь исключительно радиопеленгами, успешно привели теплоход в порт назначения.

Капитан теплохода «Агамали-оглы» тов. Жолобов на подходе к Апшеронскому полуострову ночью, во время шторма, путем пеленгования береговой радиостанции и радиомаяка обнаружил снос вправо от курса на 8 миль, благодаря чему избежали аварии. Капитан буксирного парохода «Молодец» тов. Бакурин при отсутствии видимости, ориентируясь радиопеленгами, вошел в порт Махач-Кала с баржой на буксире.

Умение грамотно и оперативно использовать современные средства и методы кораблевождения при затрудненных условиях плавания является одним из основных качеств, свидетельствующих о культуре судоводителя.

Однако еще имеются случаи безграмотной эксплоатации новых приборов. Так, на пароходе «Ялта» Балтийского пароходства гирокомпас долгое время не эксплоатировался ввиду незнания личным составом правил его обслуживания. На пароходе «Валдай» из строя выходил гирокомпас вследствие безграмотного ухода за ним. На пароходе «Маршал Толбухин» старший помощник капитана тов. Бурак не смог правильно взять радиопеленг, об'ясняя это неисправностью прибора. В действительности же радиопеленгатор был в полном порядке. Эти примеры подтверждают, что на некоторых судах культура судовождения еще находится на недостаточно высоком уровне.

Правильная эксплоатация современных приборов судовождения достигается благодаря их детальному изучению. Особенно сложно научиться пользоваться судовым радиопеленгатором. Трудность заключается в оценке минимума слышимости. Чем больше натренирован слух пеленгующего, тем точнее удается взять радиопеленг. Поэтому штурманам необходимо систематически тренироваться в пеленговании радиомаяков и береговых радиостанций. Это нужно делать не только во время плавания, но и на стоянках в портах, сравнивая полученные и исправленные радиопеленги с истинными радиопеленгами, снятыми с карты, от точно известного места судна. При такой тренировке приобретается уверенность в радиопеленговании и в работе судового радиопеленгатора.

При эксплоатации электронавигационных приборов необходимо учитывать, что изменяющиеся условия их работы в период плавания сказываются на точности показаний. Практика требует, чтобы со стороны штурманов вопросам определения поправок приборов было уделено самое серьезное внимание. Показания приборов не могут быть использованы с полной надежностью, если их поправки не будут достаточно точно известны. Особенно сильно подвержены изменениям поправки электролагов, зависящие от целого ряда факторов, как, например, изменение скорости судна, его осадки, состояние моря и другие. Учитывая это, необходимо использовать каждый случай, позволяющий проверять и прокорректировать поправку лага не только на мерной миле, но также при прохождении траверзов двух маяков или других знаков при плавании вблизи берегов.

В каждом отдельном случае при определении места судна по приборам следует одним средствам и методам доверять больше, а другим меньше. Так, при плавании в плохую видимость вблизи радиомаяков определение места судна по радиопеленгам более достоверно, чем счисление по гирокомпасу и лагу. При определении же по радиопеленгам на значительном расстоянии от радиомаяков счисление по гирокомпасу и лагу может оказаться заслуживающим большего доверия, и для его контроля необходимо прибегнуть, при возможности, к эхолоту.

Каждый штурман должен стремиться повысить конструктивное совершенство и точность показаний навигационных приборов. Необходимо организовать широкий обмен опытом по эксплоатации новой техники судовождения.

Смелое внедрение на судах морского флота новой техники электрорадионавигации, повышение качества ее обслуживания и грамотная эксплоатация значительно повысят культуру судовождения и безопасность мореплавания.

Инженер **П. ОБРЕЗУМОВ.**

# Батометр — русское изобретение

В некоторых учебниках океанографии и в инструкциях по гидрометеорологическим наблюдениям в море для добывания образцов воды с небольших глубин рекомендуется пользоваться батометром-бутылкой Г. Мейера. Этот прибор состоит из стеклянной бутылки с грузом и пробки. К горлышку бутылки крепится линь, на котором прибор опускается в воду. На некотором расстоянии от бутылки к этому же линю на веревочке прикрепляется пробка. Бутылка закупоривается пробкой и опускается в воду, удерживаясь за пробку на этой веревочке. В момент достижения заданной глубины резким под'емом линя пробка выдергивается и в бутылку вливается вода.

Остроумная идея прибора и его простота говорят прежде всего о русской смекалке. Этот прибор впервые появился в России. Честь его изобретения и первого практического применения принадлежит русскому ученому Ивану Федоровичу Яковкину.

В 1833 году в журнале «Заволжский муравей», издававшемся в Казани группой преподавателей Казанского университета, была опубликована статья И. Ф. Яковкина «Замечания, наблюдения и мысли о снабжении г. Казани волжской или кабанной (название озера. — **С. Б.**) водой, о качествах их и способах сделать кабанные воды обильными и проточными». Автор также рассказывает об устройстве изобретенного им и впервые примененного батометра-бутылки для исследования местных вод.

«Борисковский кабан, — пишет И. Ф. Яковкин, — изобилует своими сильными ключами, в чем легко можно убедиться, опустив на веревке с камнем бутылку, закупоренную пробкой, которую на возможной глубине, ежели не на самом дне озера, откупорив особой веревочкой, наполнить там водой и, вынув наверх, сравнить ее с водой поверхностной в градусах температуры и качестве».

Дав описание этого прибора в 1833 году, русский ученый И. Ф. Яковкин почти на пятьдесят лет опередил иностранца Г. Мейера, работы которого относятся к 70—80-м гг. XIX в. Иностранному ученому было только одиннадцать лет, когда И. Ф. Яковкин уже закончил свою работу и опубликовал ее в журнале «Заволжский муравей». Таким образом, изобретателем прибора следует считать не иностранца Г. Мейера, а русского ученого И. Ф. Яковкина.

Иван Федорович Яковкин — незаурядное лицо в истории русской науки. К сожалению, мало кто знает деятельность этого выдающегося человека. Он родился в 1764 году на Урале. После окончания Вятской и Петербургской учительских семинарий работал преподавателем, зарекомендовал себя как опытный педагог и автор многих учебников для народных школ. Когда в 1804 году открылся Казанский университет, И. Ф. Яковкин в течение десяти лет исполнял обязанности ректора. С 1805 по 1819 год ученый возглавлял кафедры русской истории, географии и статистики, воспитал ряд замечательных исследователей, среди которых особой известностью пользовался профессор Казанского университета И. Симонов, принимавший участие в нашей первой антарктической экспедиции на шлюпах «Восток» и «Мирный» в 1819—1821 гг.

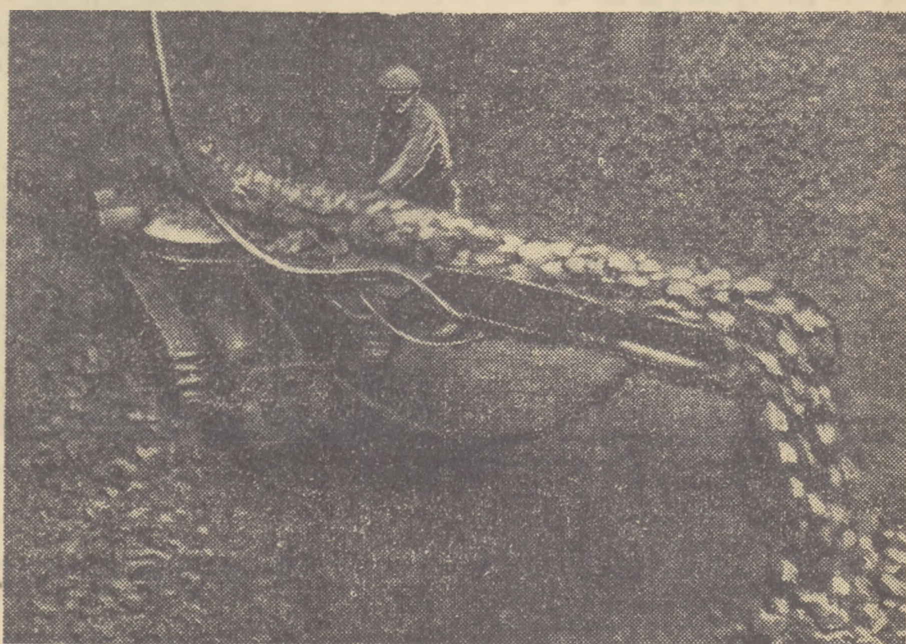
**Инженер-гидрограф С. БУЗО.**

## ЗАВОД ПОМОГАЕТ КУРСАНТАМ

Ленинградское высшее мореходное училище готовит инженеров-радиотехников для морского флота. Над училищем шефствует коллектив завода радиоаппаратуры имени Козицкого. Между шефом и училищем установилась крепкая связь. Учащиеся старших курсов проходят на заводе производственную практику. Здесь им предоставляются все условия для успешной учебы.

**Курсант Б. КОКАНИН.**

## Угленавалочная машина в трюме



Одним из самых трудоемких процессов при разгрузке судов с углем до сих пор считалось подгребание груза из глубины трюма к просвету люка. Обычно эта операция отнимала много времени и на штивке угля было занято немало грузчиков.

Сейчас ленинградские портовики успешно применяют на разгрузке судов угленавалочные машины «С-153» и достигли при этом высоких показателей. Эти машины в сочетании со штивующими грейферами работали в Ленинградском порту при разгрузке пароходов «Псков» и «Владивосток», доставивших уголь. Коллектив четвертого района и инициаторы применения угленавалочных машин начальник группы механизации Н. Смирнов и старший мастер В. Науменко проявили много инициативы и энергии, чтобы широко внедрить новую технологию.

Труды стахановцев порта увенчались успехом. Пароход «Псков» дважды разгружался в четвертом районе. При этом была применена угленавалочная машина «С-153» в сочетании со штивующими грейферами. В первый раз пароход «Псков» был разгружен досрочно на десять часов, а в другой раз за 38 часов вместо 44 часов по плану. Когда у причала четвертого района ошвартовался пароход «Владивосток», то один из трюмов был полностью разгружен угленавалочной машиной без участия бригад грузчиков. Портовики разгрузили судно за 38 часов вместо 51 часа 30 минут по плану.

Министр морского флота Н. В. Новиков прислал ленинградским портовикам поздравительную радиограмму, в которой отметил успешную работу коллектива четвертого района по внедрению новой технологии скоростной обработки судов. Тов. Н. В. Новиков объявил благодарность инициаторам применения угленавалочной машины «С-153» Н. В. Смирнову и В. В. Науменко. **На снимке:** угленавалочная машина во время работы в трюме парохода «Псков».

Фото **С. МОРОЗОВА.**

# Спортивное обозрение

Впервые в этом сезоне в Москве на стадионе парка МВО состоялась встреча футбольных команд класса «Б». Она прошла при переполненных зрителями трибунах, несмотря на то, что в те же часы в другом районе столицы играли команды класса «А» — московское «Динамо» и «Крылья Советов» (Куйбышев).

Одной из участниц матча в парке МВО была команда Военно-Морских Сил, выступавшая в этот день против челябинского «Дзержинца».

У моряков это был шестой матч. До этого они одержали подряд пять побед и прочно удерживали место лидера, победив «Динамо» (Алма-Ата), «Трудовые резервы» (Фрунзе), «Спартак» (Ашхабад), «Большевик» (Сталинабад) и Дом офицера (Ташкент). Шестой матч снова закончился успешно для моряков. Уже в первой половине игры они забили три мяча. Все усилия челябинской команды сравнять во второй половине игры счет привели лишь к тому, что они ответили двумя голами. В результате победила команда Военно-Морских Сил со счетом 3 : 2.

В классе «А» чемпионат проходит значительно острее. Здесь уже состоялось 103 матча. Лидеры часто меняются, но чемпион страны московское «Динамо» лишь после воскресной игры с куйбышевской командой «Крылья Советов» поднялся на седьмое место. Динамовцы за прошедшую неделю сыграли две встречи. 30 мая они потерпели поражение от ленинградского «Зенита» — 3 : 4, а 4 июня выиграли у «Крыльев Советов» — 4 : 0. Волжане, сыграв в этом сезоне первый матч в Москве, потерпели первое поражение.

Прошедшие с 28 мая по 4 июня игры не внесли каких-либо серьезных изменений в ведущую группу команд. Попрежнему слабо выступает обладатель «Кубка СССР» — московское «Торпедо». После ничьей с ЦДКА (1 : 1) команда автозавода имени Сталина потерпела очередное, уже пятое поражение от московского «Спартака» (2 : 4) и никак не может еще занять хотя бы десятое место в таблице чемпионата.

Одна из центральных игр состоялась 3 июня на московском стадионе «Динамо». Встретились ЦДКА и ленинградский «Зенит». Напряженная борьба не дала результата. Матч закончился со счетом 0 : 0. Снова, как и в предыдущих встречах, блестяще играл вратарь «Зенита» Л. Иванов.

После воскресных игр в пятерку команд, возглавляющих таблицу розыгрыша, входят «Зенит» (Ленинград), «Крылья Советов» (Куйбышев), «Спартак» (Москва), «Локомотив» (Москва) и ЦДКА.

В Центральном доме Красной Армии закончился первый розыгрыш «Кубка СССР» по боксу. В финальном матче встретились сильнейшие команды страны — боксеры спортивного общества «Трудовые резервы» и ЦДКА. Это были две команды из трехсот, принимавших участие в матче на «Кубок», прошедшие все предварительные встречи без поражений.

Финал был разыгран в острой, напряженной борьбе. Победили «Трудовые резервы», выигравшие пять встреч из восьми. Им вручен «Кубок СССР» по боксу.

С небывалым оживлением был разыгран «приз открытия» по парусному спорту на Клязьминском водохранилище Канала имени Москвы. В гонках на 10 морских миль по разным классам приняло участие 127 судов. Наивысшую скорость показал Т. Пинегин («Динамо») на швертботе «Кит» класса Т. В других классах победили динамовцы П. Наумов на «Волне», Ю. Шаврин на «Коршуне», А. Еремин на «Амуре» и Г. Сазонов («Энергия») на «Цикаде», Д. Костромской («Наука») на «Науке», на швертботе-одиночке А. Чумаков («Крылья Советов») на «Ручейке» и по классу М-2 Ацеров («Водник»).

Командное первенство завоевали яхтсмены спортивного общества «Водник», второе место заняли динамовцы и третье — «Энергия».

**А. СОРОКИН.**

## У участников шахматного радиотурнира

БОРТ ПАРОХОДА «СИБИРЬ». (**По радио**). Моряки парохода «Сибирь» с большим интересом включились в шахматный радиотурнир судов морского флота.

Успешно проходит у моряков «Сибири» и партия со спортсменами теплохода «Багиров» (Каспий). Тут «боем» руководит старший помощник капитана тов. Сно. Механик тов. Масленников отбивает атаку шахматистов парохода «Петродворец», а штурманскому ученику тов. Титову все игроки помогают в борьбе с шахматистами парохода «Севастополь». Здесь, по правде говоря, дальневосточникам приходится туго.

В красный уголок парохода «Сибирь», где вывешены шахматные демонстрационные доски, в свободные минуты заглядывают почти все моряки. Среди шахматных «болельщиков» можно встретить пассажирского помощника капитана тов. Черного, старшину кочегаров тов. Гаврилко, кочегаров тт. Аношкина, Киселева и опытного шахматиста с пятнадцатилетним стажем столяра тов. Ефимова. Судейскую коллегию на судне возглавляет врач тов. Степаненко. Каждая шахматная радиограмма ожидается на пароходе «Сибирь» с напряженным интересом — как ответил далекий противник?

## Забота о детях

При одесском судоремонтном заводе имени А. Марти уже третий год существует детский дом, в котором воспитываются ребята — дети работников морского флота, погибших на фронтах Отечественной войны.

Дети хорошо питаются, окружены вниманием и заботой. Здесь хорошо поставлена культурно-массовая работа. Для ребят организуются посещения театров и краеведческие экскурсии. В детском доме созданы драматический, хоровой, балетно-танцовальный, литературный и музыкальный кружки.

В прошлом году группа детей совершила экскурсию по городам Закавказья. Ребята побывали в Батуми, Гори, Тбилиси и Баку. В этом году дети совершат экскурсии в Москву, Ленинград и в Крым.

**М. ГЕНЦЛЕР.**

## КАРТИНЫ НА МОРСКИЕ ТЕМЫ

ВЛАДИВОСТОК. (**Наш корр.**). Художники Приморья тт. Мазуренко, Образцов, Одинцов, Пестовов и другие в своем творчестве уделяют много внимания произведениям на морские темы. Краевой союз советских художников принимает активное участие в художественном оформлении пассажирских судов Дальневосточного пароходства.

Картины художника Мазуренко «Выход парохода «Сибирь» из Петропавловского порта», «Бухта Золотой Рог ночью» и другие находятся в залах вестибюля парохода «Сибирь», совершающего рейсы на пассажирской линии Владивосток — Петропавловск-на-Камчатке. Сейчас новыми картинами украшены помещения пассажирских судов «Ильич» и «Чукотка».

## СТАРЕЙШИЙ КАПИТАН КАСПИЯ

БАКУ. (**Наш корр.**). Полвека работает на морском флоте капитан танкера «Жданов» А. И. Ренскульберг. Свою трудовую деятельность он начал матросом. Только в годы советской власти тов. Ренскульберг смог получить морское образование и стать штурманом. Тридцать лет он командует каспийскими судами.

Многие ученики капитана тов. Ренскульберга сейчас работают штурманами. Приказом начальника пароходства Касптанкер старейший капитан Каспия А. И. Ренскульберг за безупречную службу на морском флоте награжден ценным подарком.

## И. С. Александров

3 июня 1950 года скоропостижно скончался начальник службы эксплоатации пароходства Каспганкер Иван Сергеевич Александров.

Тов. Александров всю свою жизнь посвятил морю. Вначале он плавал матросом, а затем занимал командные должности на каспийских судах. С 1933 года он работал в пароходстве Каспганкер на руководящих должностях.

За время работы в пароходстве тов. Александров накопил большой опыт по руководству нефтеналивным флотом и умело руководил перевозками нефтегрузов. Беззаветно трудился тов. Александров во время Великой Отечественной войны, обеспечивая доставку горючего на фронт. Его самоотверженная работа была отмечена правительством: тов. Александров был награжден орденом «Трудового Красного Знамени», медалями «За оборону Кавказа» и «За победу над Германией».

Память об этом неутомимом труженике моря, пламенном патриоте нашей Родины, беззаветно выполнявшем указания партии и правительства, долго будет жить среди моряков и особенно среди работников Каспийского моря.

**ГРУППА ТОВАРИЩЕЙ.**

Ответственный редактор В. С. КНЯЗЕВ.

## ГОСУДАРСТВЕННЫЙ 3% ВНУТРЕННИЙ ВЫИГРЫШНЫЙ ЗАЕМ

# ТАБЛИЦА

### 15-го тиража выигрышей, состоявшегося 30 мая 1950 года в гор. Ростове-на-Дону.

В тираже на один разряд займа в один миллиард рублей разыграно 8500 выигрышей на сумму 4.650.200 рублей, в том числе: 2 выигрыша по 50.000 рублей, 5 выигрышей по 25.000 рублей, 25 выигрышей по 10.000 рублей, 80 выигрышей по 5.000 рублей, 700 выигрышей по 1.000 рублей и 7688 выигрышей по 400 рублей.

Всего на три разряда займа разыграно 25.500 выигрышей на сумму 13.950.600 рублей, в том числе: 6 выигрышей по 50.000 рублей, 15 выигрышей по 25.000 рублей, 75 выигрышей по 10.000 рублей, 240 выигрышей по 5.000 рублей, 2.100 выигрышей по 1.000 рублей, 23.064 выигрыша по 400 рублей.

В таблице указаны выигрыши на двухсотрублевые облигации.

**В сумму выигрыша включена нарицательная стоимость выигравшей облигации.**

**Выигрыши выпали на следующие номера серий и облигаций во всех трех разрядах займа:**

| №№ серий | №№ облигаций | Размер выигрыша в рублях | №№ серий | №№ облигаций | Размер выигрыша в рублях | №№ серий | №№ облигаций | Размер выигрыша в рублях | №№ серий | №№ облигаций | Размер выигрыша в рублях |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 000031 | 31*) | 25000 | 024363 | 17*) | 5000 | 049644 | 37*) | 25000 | 071974 | 41*) | 5000 |
| 000175 | 18*) | 5000 | 024703 | 1—50 | 1000 | 050312 | 1—50 | 400 | 072763 | 19*) | 5000 |
| 000736 | 01*) | 5000 | 025588 | 34*) | 5000 | 050658 | 10*) | 5000 | 073269 | 04*) | 10000 |
| 001131 | 24*) | 10000 | 025783 | 24*) | 5000 | 051438 | 1—50 | 400 | 073660 | 45*) | 10000 |
| 001351 | 45*) | 5000 | 026015 | 1—50 | 1000 | 051567 | 46*) | 5000 | 074377 | 24*) | 25000 |
| 001494 | 1—50 | 400 | 029084 | 10*) | 5000 | 051639 | 34*) | 5000 | 074423 | 1—50 | 1000 |
| 001579 | 37*) | 10000 | 029123 | 1—50 | 400 | 051975 | 1—50 | 1000 | 075257 | 1—50 | 400 |
| 001797 | 31*) | 50000 | 029308 | 1—50 | 400 | 052179 | 1—50 | 400 | 075501 | 19*) | 5000 |
| 002128 | 48*) | 5000 | 029365 | 07*) | 5000 | 052339 | 41*) | 5000 | 075641 | 09*) | 5000 |
| 003182 | 1—50 | 400 | 030034 | 41*) | 5000 | 052432 | 16*) | 10000 | 075884 | 1—50 | 400 |
| 003795 | 18*) | 5000 | 030281 | 39*) | 10000 | 053905 | 19*) | 5000 | 076686 | 1—50 | 400 |
| 004021 | 40*) | 10000 | 032608 | 17*) | 5000 | 053961 | 1—50 | 1000 | 077097 | 1—50 | 1000 |
| 004286 | 04*) | 5000 | 033366 | 02*) | 5000 | 054632 | 45*) | 5000 | 077629 | 1—50 | 400 |
| 004721 | 20*) | 10000 | 033828 | 03*) | 10000 | 055191 | 21*) | 5000 | 078365 | 1—50 | 1000 |
| 005513 | 46*) | 5000 | 034372 | 36*) | 5000 | 055864 | 41*) | 5000 | 078689 | 1—50 | 400 |
| 005780 | 23*) | 10000 | 034438 | 45*) | 10000 | 055922 | 1—50 | 400 | 080330 | 47*) | 5000 |
| 005965 | 24*) | 5000 | 035037 | 11*) | 25000 | 056120 | 15*) | 5000 | 081227 | 01*) | 10000 |
| 005993 | 46*) | 5000 | 037151 | 43*) | 5000 | 056387 | 11*) | 5000 | 081524 | 08*) | 5000 |
| 007188 | 1—50 | 400 | 037835 | 42*) | 5000 | 056695 | 1—50 | 400 | 081976 | 48*) | 5000 |
| 007910 | 32*) | 25000 | 038025 | 35*) | 5000 | 057007 | 36*) | 5000 | 082441 | 31*) | 10000 |
| 010543 | 1—50 | 400 | 038357 | 15*) | 5000 | 057631 | 43*) | 5000 | 082568 | 07*) | 5000 |
| 010990 | 13*) | 5000 | 038976 | 21*) | 5000 | 058143 | 1—50 | 400 | 084917 | 22*) | 10000 |
| 011093 | 50*) | 10000 | 039262 | 45*) | 10000 | 058319 | 1—50 | 1000 | 085525 | 1—50 | 400 |
| 012096 | 1—50 | 400 | 039606 | 1—50 | 400 | 058743 | 40*) | 5000 | 085900 | 17*) | 5000 |
| 012568 | 12*) | 5000 | 040536 | 40*) | 5000 | 058956 | 1—50 | 400 | 086779 | 39*) | 5000 |
| 014284 | 10*) | 5000 | 040953 | 33*) | 5000 | 059250 | 34*) | 5000 | 086842 | 12*) | 10000 |
| 016039 | 48*) | 5000 | 042195 | 1—50 | 400 | 060259 | 02*) | 5000 | 088268 | 46*) | 10000 |
| 016636 | 1—50 | 1000 | 042760 | 16*) | 5000 | 061050 | 06*) | 5000 | 088461 | 1—50 | 400 |
| 017341 | 01*) | 5000 | 042912 | 1—50 | 1000 | 062716 | 36*) | 5000 | 088823 | 15*) | 5000 |
| 017575 | 1—50 | 400 | 042971 | 1—50 | 400 | 063052 | 05*) | 5000 | 091886 | 19*) | 10000 |
| 018386 | 1—50 | 400 | 043493 | 24*) | 10000 | 063673 | 09*) | 5000 | 091989 | 1—50 | 400 |
| 018964 | 14*) | 5000 | 044071 | 17*) | 50000 | 063687 | 20*) | 5000 | 092762 | 03*) | 5000 |
| 019066 | 18*) | 10000 | 044110 | 12*) | 5000 | 063914 | 1—50 | 400 | 094290 | 1—50 | 400 |
| 019173 | 1—50 | 400 | 044390 | 09*) | 5000 | 064798 | 24*) | 5000 | 094319 | 1—50 | 400 |
| 019229 | 43*) | 5000 | 045434 | 1—50 | 400 | 065742 | 1—50 | 400 | 094888 | 11*) | 5000 |
| 019292 | 10*) | 10000 | 046043 | 1—50 | 400 | 067216 | 08*) | 5000 | 095261 | 11*) | 5000 |
| 020306 | 42*) | 5000 | 046989 | 1—50 | 1000 | 069460 | 13*) | 10000 | 095672 | 1—50 | 400 |
| 021314 | 1—50 | 400 | 047351 | 27*) | 5000 | 069791 | 1—50 | 1000 | 097218 | 1—50 | 400 |
| 022000 | 1—50 | 400 | 047393 | 1—50 | 1000 | 070116 | 07*) | 10000 | 097882 | 43*) | 5000 |
| 023055 | 1—50 | 400 | 048237 | 1—50 | 400 | 070170 | 14*) | 5000 | 098240 | 1—50 | 400 |
| 023288 | 34*) | 5000 | 049256 | 38*) | 5000 | 070487 | 1—50 | 1000 | 099055 | 25*) | 10000 |
| 023294 | 14*) | 5000 | 049334 | 1—50 | 400 | 071238 | 29*) | 5000 | 099422 | 38*) | 5000 |
| 024355 | 1—50 | 400 | 049455 | 1—50 | 400 | | | | | | |

*) На остальные 49 номеров облигаций этой серии выпали выигрыши по 400 рублей.

**Главное управление гострудсберкасс и госкредита.**

*На международные темы*

# АНГЛО-АМЕРИКАНСКОЕ СОПЕРНИЧЕСТВО В ОБЛАСТИ СУДОСТРОЕНИЯ

Экономический кризис, все сильнее охватывающий капиталистический мир, дает себя знать прежде всего в цитадели капитализма — Соединенных Штатах Америки. Несмотря на все усилия американского империализма предотвратить кризис при помощи разбойничьего плана Маршалла, в Америке сокращается производство, снижается экспорт.

Количество полностью и частично безработных в Соединенных Штатах Америки в настоящее время составляет не меньше 18 миллионов человек.

Как же намерены бороться американские капиталисты с кризисом? Обычным для них путем — безудержной гонкой вооружений. Тотчас же после Лондонского совещания министров иностранных дел США, Англии и Франции и заседаний Совета агрессивного Северо-атлантического блока американская печать открыто признавала, что намеченное в Лондоне усиление гонки вооружений только и может спасти американскую экономику от неминуемого краха.

На военных поставках наживаются капиталистические монополии. Еженедельник «Бизнес уик» сообщал, что за последние 10 месяцев биржевая стоимость акций предприятий, работающих на подготовку войны, возросла в огромной степени. Весьма любопытно то обстоятельство, что к числу военных акций журнал относит акции корпораций, занимающихся строительством судов.

Это невольное признание лишний раз показывает, что американские империалисты в своих преступных планах подготовки новой войны значительное место отводят торговому флоту. Заседавший в Лондоне Совет Северо-атлантического блока принял решение учредить «Северо-атлантическое плановое управление океанского пароходства». А так как в Совете Северо-атлантического военного союза командуют американцы, то судоходство западноевропейских стран будет поставлено под контроль американских монополий. Судоходные компании США будут загребать барыши, занимаясь перевозками военных материалов из Америки в Европу и устраняя своих конкурентов, в первую очередь английских. Ясно, что такое положение никак не может устроить Англию. Хорошо известно, что до войны Великобритания выручала немалые прибыли от своего судоходства. Это позволяло ей покрывать убыток по внешней торговле и пополнять свои золотые и валютные запасы. Ныне положение коренным образом изменилось. Опутанная сетями плана Маршалла, Англия вынуждена не менее половины всех грузов, поступающих из Соединенных Штатов, перевозить на американских судах.

Ожесточенная борьба развертывается между Соединенными Штатами Америки и Англией и в области судостроения. Борьба эта пока носит скрытый характер. Лишь в отдельные моменты она прорывается наружу, причем и здесь Англии приходится непрерывно отступать. Правда, Англия до сих пор занимает в капиталистическом мире первое место по количеству строящихся судов. На ее долю приходится 40 процентов всего строящегося тоннажа. Соединенные Штаты Америки занимают третье место (на втором месте находится Франция). На американских верфях строится примерно в четыре раза меньше судов (по тоннажу), нежели на английских. Следует отметить, что, по данным американского министерства торговли, в 1950 году постройка судов по сравнению с 1949 годом значительно снизилась. Американские судоверфи строят главным образом танкеры. Тоннаж сухогрузных судов, находящихся в настоящее время в постройке в Соединенных Штатах Америки, является небольшим, и министерство торговли полагает, что «в ближайшее время улучшения в этой области не предвидится». В 1948 году морская комиссия США разместила среди американских судостроительных предприятий заказы на три товаро-пассажирских и два пассажирских линейных судна. Как полагают, постройка их должна быть закончена в 1950 году.

В связи с более высокой стоимостью строительства судов в США, чем в других странах, рассчитывать на поступление заграничных заказов, по мнению министерства, не приходится. Уже сейчас видно, что тоннаж строящихся в настоящее время судов значительно меньше, нежели это предполагало министерство торговли.

Президент совета владельцев частных американских судоверфей Смит в годовом обзоре заявил, что перспективы американской судостроительной и судоремонтной промышленности неудовлетворительны. В 1949 году судостроители США получили только 3 заказа на крупные морские суда, в то время как в годы войны выпуск таких судов в Соединенных Штатах Америки доходил в отдельных случаях до 5 единиц в день.

Все эти выкладки, жалобы и соображения говорят об одном: судостроительная промышленность США может существовать лишь в том случае, если она зиждется на искусственной, военной кон'юнктуре. Без военных заказов американская судостроительная промышленность существовать не может. Это — яркое свидетельство загнивания американского империализма.

И неудивительно поэтому, что воротилы американских судостроительных компаний всячески раздувают военный психоз, ратуют за усиление холодной войны.

То обстоятельство, что американские судоверфи загружены в основном заказами на танкеры, также весьма показательно. Американский империализм намерен создать военный резерв нефтеналивных судов, предполагая, что обстоятельства военного времени резко повысят спрос на танкеры, а кроме того, располагая крупным танкерным флотом, американские монополии рассчитывают оттеснить на второй план своего британского конкурента.

Относительно высокий по сравнению с другими капиталистическими странами уровень судостроения в Великобритании меньше всего говорит о каком-то «процветании» этой важнейшей отрасли английской промышленности. Английские судоверфи работают далеко не на полную мощность; программа судостроения сокращается. Даже по официальным данным, в первом квартале текущего года наблюдалось сокращение об'ема судостроения по сравнению с рекордным послевоенным годом примерно на 250 тысяч тонн. В основных районах британского судостроения — долинах рек Клайд и Мерсей — безработица носит постоянный, устойчивый характер. Все эти факты говорят о том, что и британское судостроение находится в упадке и что этот упадок характеризует быстро прогрессирующее загнивание британского монополистического капитализма.

В этих условиях между американскими и английскими судостроительными компаниями развертывается ожесточенная конкурентная борьба. Англичанам в свое время удалось получить в США крупный заказ на строительство танкеров. Британское казначейство рассчитывало, что таким путем ему удастся «заработать» доллары, в которых Англия испытывает острый недостаток. Однако эти надежды оказались построенными на песке. Противоречия между Англией и США на мировых нефтяных рынках резко обострились. Англичане вынуждены были пойти на значительные уступки. В частности, американцы будут уплачивать за строящиеся в Англии танкеры не долларами, а фунтами стерлингов, которые они будут выручать от продажи своей нефти в Англии и зависимых от нее странах.

Но у американских монополий есть много и других способов, чтобы оказать решающее давление на Англию и заставить ее сократить свое судостроение. Как известно, по условиям кабального плана Маршалла, западноевропейские страны почти не получают необходимого оборудования. Для британского судостроения это обстоятельство имеет огромное значение: английские верфи сильно устарели и нуждаются в коренной реконструкции и модернизации. Но последнее обстоятельство совершенно не входит в планы американских империалистов. Наоборот, они стремятся к полному удушению английской судостроительной промышленности.

Непримиримые противоречия раздирают агрессивный Северо-атлантический блок. Эти противоречия нельзя скрыть никакими елейными разговорами относительно не существующей в действительности «общности интересов англо-саксонской расы», о которой усердно трубят заправилы Уолл-стрита и Сити.

**ОБОЗРЕВАТЕЛЬ.**






ГАЗЕТА ВЫХОДИТ по средам и субботам

АДРЕС РЕДАКЦИИ: Москва, Центр, Ветошный переулок, д. 2, второй этаж, третья линия, помещение 211; для телеграмм: Москва — газета Морфлот. Телефоны: отв. редактора К 5-88-07, отв. секретаря, отделов редакции К 4-67-00 в коммут. К 0-01-91, доб. 10. Издательства и бухгалтерии доб. 69. Типографии К 8-14-85, доб. 91 и 1-50.

Б02026. Типография «Гудок», Москва, ул. Станкевича, 7. Зак. № 1573.